

SJØDYKTIGHETSBEGREPETS INNHOLD OG PLIKTER I NORSK RETT



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 512
Leveringsfrist: 25.11.10

Til sammen 13844 ord

24.11.2010

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Oppgavens tema	1
1.2	Avgrensing av problemstillingen og oppgavens innhold	2
1.3	Rettskildemessige betraktninger	3
<u>2</u>	<u>SKIPSSIKKERHETSLOVEN</u>	<u>3</u>
2.1	Fra sjødyktighetsloven til skipssikkerhetsloven	3
2.2	Skipssikkerhetslovens formål	6
2.2.1	Liv og helse	6
2.2.2	Miljø	7
2.2.3	Materielle verdier	7
2.3	Skipssikkerhetslovens virkeområde	7
2.3.1	Saklig virkeområde, § 2	7
2.3.2	Geografisk virkeområde, § 3	11
2.4	Skipssikkerhetsloven kapittel 3	12
2.4.1	Generelt om skipssikkerhetsloven kapittel 3	12
2.4.2	Skipssikkerhetsloven § 9, teknisk sikkerhet	12
2.4.3	Skipssikkerhetsloven § 11, drift og vedlikehold	16
2.4.4	Skipssikkerhetsloven § 12, last og ballast	17
2.4.5	Skipssikkerhetsloven § 15, bemanning	20
2.5	Pliktsubjektene for kravet om sjødyktighet etter skipssikkerhetsloven	22
2.5.1	Rederiet	22
2.5.2	Rederiets plikter knyttet til sjødyktighet	26
2.5.3	Skipsførers plikter knyttet til sjødyktighet etter skipssikkerhetsloven	28
2.5.4	Andres plikter knyttet til sjødyktighet etter skipssikkerhetsloven	31

3 SJØLOVEN **32**

3.1 Skipsførers generelle sjødyktighetsplikt **33**

3.2 Sjødyktighet ved stykkgodstransport **34**

- 3.2.1 Kort om stykkgodstransport 34
- 3.2.2 Sjøloven kapittel 13 35
- 3.2.3 Sjøloven § 262 35
- 3.2.4 Forholdet til skipssikkerhetsloven 35
- 3.2.5 Sjødyktighet i vid forstand 36
- 3.2.6 Forholdet til mangelfull stuing 38
- 3.2.7 "Sørge for"-plikten 39
- 3.2.8 Sjøloven § 276 41
- 3.2.9 Opprinnelig sjødyktighet, læren om 'seaworthiness by stages' 41
- 3.2.10 "Tilbørlig omhu" 43
- 3.2.11 Avhjelp underveis 46

3.3 Reisebefraktning **47**

- 3.3.1 Deklaratorisk bakgrunnsrett 47
- 3.3.2 Sjøloven § 327 48
- 3.3.3 Tolkning av reisecertepartier 49
- 3.3.4 Eksempler på regulering av sjødyktighet i ulike reisecertepartier 50

3.4 Tidsbefraktning **53**

- 3.4.1 Deklaratorisk bakgrunnsrett 53
- 3.4.2 Fartsområdet 54
- 3.4.3 "Sørge for"-plikten 56
- 3.4.4 Brensel 56
- 3.4.5 Eksempler på regulering av sjødyktighet i ulike tidscertepartier 57

4 KORT OM VIRKNINGEN AV AT SJØDYKTIGHETSPLIKTENE I SKIPSSIKKERHETSLOVEN OG SJØLOVEN IKKE ER OVERHOLDT **59**

4.1 Skipssikkerhetsloven **59**

4.2 Sjøloven **60**

- 4.2.1 Sjøloven § 131 60

4.2.2	Sjøloven kapittel 13 og 14	60
<u>5</u>	<u>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER</u>	<u>60</u>
	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>62</u>

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema

Sjødyktighet kan kort defineres som et flytende objekts evne til å klare seg til sjøs. Normalt brukes begrepet i tilknytning til maritime farkoster av ulike slag.

Norge har med sin langstrakte kystlinje en lang historie innen sjøfart, og begrepet sjødyktighet har derfor vært en del av alminnelig språkbruk i lang tid. Denne oppgaven handler dog ikke om begrepet i almennspråklig forstand, men om det juridiske sjødyktighetsbegrepet i tilknytning til skip.

I nordisk rett finner vi begrepet i en islandsk lov, Farmanne-Lov, allerede i 1281. Den aktuelle bestemmelsen lød: ”Det Skib som behøver at øses tre Gange paa en Dag og Nat, er dygtigt til alle Reiser”.¹

Dagens juridiske sjødyktighetsbegrep i norsk rett har et langt mer omfattende innhold. Hvilke krav som stilles vil variere etter skipets art og fartsområde. Skipsfart vil alltid innebære risiko for ulykker, og tanken bak rettslige krav til skips sjødyktighet er hovedsaklig å hindre at det oppstår ulykker som skader liv, helse, miljøet eller materielle verdier. Kravet til sjødyktighet kan betraktes som en form for ’minstekrav’, fordi det er en rekke lovpålagte krav til sikkerhet som går lengre enn hva som er nødvendig for at skipet skal regnes som sjødyktig. I fraktforhold vil det også stilles krav til sjødyktighet, da primært for å unngå skade på eller tap av lasten som skal fraktes.

¹ Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar, s. 11

Først og fremst er det særegne ved sjødyktighetsbegrepet hvordan det har ulikt innhold i ulike deler av sjøretten. Videre finnes begrepet både i norsk og internasjonal rett. I tillegg har det både offentligrettslig og privatrettslig betydning, hvor et eksempel på det siste er avtaler om skipsfrakt mellom private aktører.

1.2 Avgrensning av problemstillingen og oppgavens innhold

Formålet med oppgaven er å redegjøre for sjødyktighetsbegrepets varierende innhold etter skipssikkerhetsloven og sjøloven, herunder å redegjøre for innholdet av pliktene ulike pliktsubjekter pålegges i forbindelse med krav om sjødyktighet etter disse lovene.

I oppgaven vil jeg derfor først redegjøre for sjødyktighetsbegrepets rettshistoriske bakgrunn i Norge. Deretter vil jeg redegjøre for virkeområdet for og innholdet i sjødyktighetsbegrepet slik det er videreført i skipssikkerhetsloven kapittel 3, og hvilke plikter skipssikkerhetsloven pålegger ulike pliktsubjekter i denne sammenheng.

Videre behandles skipsførerens generelle sjødyktighetsplikt etter sjøloven § 131.

Deretter redegjøres det for sjødyktighetskravet og tilknyttede plikter etter sjøloven kapittel 13 om stykkgodstransport og kapittel 14 om befraktning av skip. Det gis også eksempler på avtaleregulering i kjente certepartier som avviker fra reguleringen i kapittel 14. Kravet om ”tilbørlig omhu” etter § 276 andre ledd vil bli behandlet, da det kan betraktes som en plikt for å unngå ansvar for tap av eller skade på last.

Sjødyktighet i forbindelse med transport av passasjerer og reisegods og i sjøforsikring og faller utenfor oppgaven.

1.3 Rettskildemessige betraktninger

Denne oppgaven vil som nevnt omhandle kravene om sjødyktighet i skipssikkerhetsloven og sjøloven.

Skipssikkerhetsloven trådte kraft i 2007, og er dermed relativt ny. Loven har omfattende lovforarbeider. Når det gjelder innholdet i kravet om sjødyktighet bygger den dog i stor grad på den gamle sjødyktighetsloven. Dermed vil eldre rettspraksis knyttet til sjødyktighetsloven kunne ha relevans. Også internasjonal rettspraksis vil kunne bidra til å illustrere innholdet i kravet til sjødyktighet i skipssikkerhetsloven, da sjødyktighetsbegrepet i stor grad har samme innhold i en rekke andre land.

Sjølovens regler om sjødyktighet bygger ofte på internasjonale konvensjoner, noe som åpner for å vektlegge internasjonal rettspraksis.

Når det gjelder juridisk litteratur har jeg først og fremst brukt 'Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg'. Boken har lite stoff om skipssikkerhetslovens sjødyktighetskrav og sjøloven § 131, men en del om sjødyktighet i de ulike fraktformene. Jeg har også brukt 'Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar'. Boken er fra 1970, og omhandler enkelte temaer som ikke er relevante i norsk sjørett, men har omfattende henvisninger til relevant internasjonal praksis.

2 Skipssikkerhetsloven

2.1 Fra sjødyktighetsloven til skipssikkerhetsloven

I Norge så man på slutten av 1800-tallet et behov for økt offentlig regulering av skipsfarten, herunder sjødyktighet. Ønsket om å minske risikoen for tap av menneskeliv og

eiendom resulterte endelig i Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed (Sjødyktighetsloven). Loven ble sanksjonert av Kongen 9. juni 1903, og trådte i kraft 3 år senere.

Loven hadde den såkalte "fanebestemmelsen" i § 2 i lovens første kapittel der de generelle kravene til sjødyktighet var oppstilt.² Bestemmelsen lød:

"Et Skib betragtes som usjødugtigt, naar det paa Grund af Mangler ved Skrogudrustning, Maskineri eller Bemandning eller paa Grund af Overlastning eller mangelfuld Lastning eller af andre Grunde befinder sig i saadan Forfatning, at det under Hensyntagen til den Fart, hvorfor Skibet er bestemt, maa anses forbundet med større Fare for Menneskeliv at gaa til sjøs med samme, end Bedriften som saadan sædvansmæssig medfører."

Bestemmelsen var først og fremst svært generell. Vilkårene knyttet seg til en rekke mangler, men detaljene rundt hva som krevdes for at noe skulle ansees som en mangel nevnes ikke. Manglene var heller ikke uttømmende nevnt i bestemmelsen, da den omfattet *"andre Grunde"*.

Bestemmelsen var også relativ. Manglene måtte vurderes opp mot den fart skipet var ment for. Det stilles naturligvis ulike krav til en ferge som skal bevege seg innaskjærs og et tankskip som skal bevege seg i åpent hav, og kravene til en isbryter vil være forskjellige fra kravene til et skip som utelukkende skal bevege seg i varme farvann.

§ 2 slo avslutningsvis fast at de relevante manglene medførte sjødyktighet når de førte til at faren for at menneskeliv skulle gå tapt var større en det som var *"sædvansmessig"* (sedvanlig). Dette er også et relativt trekk ved bestemmelsen. Sedvanligheten måtte vurderes i forhold til aksepterte oppfatninger om hvilken risiko for tap av menneskeliv som kunne godtas, og disse oppfatningene ville igjen være avhengige av samfunnsutviklingen både teknologisk og sosialpolitisk.³

³ NOU 2005:14 På rett kjøll, punkt 6.6

Sjødyktighetslovens § 2 generelle sjødyktighetsbegrep ble presisert av de spesielle reglene i lovens resterende kapitler. Disse bestemmelsene, samt reglene i sjødyktighetsloven som regulerte andre forhold ved skipet enn sjødyktighet, fikk med årene som gikk en rekke tilknyttede forskrifter i takt med utviklingen innen både skipsfart og samfunnet generelt.

Dermed ble sjødyktighetsloven både utdatert, uoversiktlig og omfattende.

Sjødyktighetsloven regulerte nå også mange forhold som ikke hadde med sjødyktighet å gjøre. Dette var blant annet det som lå til grunn for at Lov om skipssikkerhet trådte i kraft i 1. juli 2007 som erstatningslov.⁴ I skipssikkerhetsloven er sjødyktighetsbegrepet forlatt. Sjøfartsdirektoratet forklarer:

”Nostalgikere vil kanskje reagere på at det tradisjonelle begrepet ”sjødyktighet” forsvinner med den nye loven. Å beholde sjødyktighetsbegrepet var imidlertid ikke forenlig med utvalgets ønske om å beskrive mest mulig detaljert og spesifisert de funksjonskrav et skip må oppfylle for å nå et akseptabelt sikkerhetsnivå. Det har sin bakgrunn i at sjødyktighetsbegrepet har et upresist innhold, som blant annet varierer alt etter hvilken fart et skip er bestemt for. Begrepet gir ikke i seg selv noen klare retningslinjer for hvilke krav som stilles i hvert enkelt tilfelle.”⁵

Selv om skipssikkerhetsloven ikke nevner sjødyktighet eksplisitt, så regulerer loven en rekke forhold som har betydning for om et skip skal anses som sjødyktig i tradisjonell forstand. Loven er inndelt i 11 kapitler, hvor kapittel 3 i følge forarbeidene⁶ viderefører innholdet i den gamle sjødyktighetslovens § 2.

⁴ NOU 2005:14 På rett kjø, kap. 6.2

⁵ http://www.sjofartsdir.no/no/Publikasjoner/Navigare/Skipssikkerhetsloven_et_verktoy_for_fremtiden/

⁶ NOU 2005:14 På rett kjø, punkt 7.3.2.2

2.2 Skipssikkerhetslovens formål

Formålet med loven fremgår av skipssikkerhetsloven § 1:

”Lovens formål

Loven skal trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et godt arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skip, samt et godt og tidsmessig tilsyn.”

Den gamle sjødyktighetsloven fra 1903 skulle til sammelikning hovedsaklig sikre menneskeliv og materielle verdier. Siden den gang har samfunnet fokusert stadig mer på arbeidsrettigheter og arbeidsmiljø, helse og miljø. Det er derfor naturlig at skipssikkerhetsloven reflekterer dagens miljø- og sosialpolitikk.

Hensynene i bestemmelsen er oppgitt i prioritert rekkefølge⁷

2.2.1 Liv og helse

Menneskeliv var også det sentrale hensynet i den gamle sjødyktighetsloven. Sjøfart har alltid medført en fare for tap av menneskeliv, og det er naturlig at dette er viktigere å unngå enn f.eks. materielle tap.

Hensynet til helse er nytt i loven, og skal verne de som arbeider på eller transporteres med skipet mot skade og sykdom. Dette inkluderer ikke f.eks. laste- og lossearbeidere ansatt andre steder (f.eks. ved en havn) som midlertidig vil jobbe knyttet til skipet, men det er klart at også deres liv og helse vil få et indirekte vern. At disse ikke omfattes vil derfor ha en mer teoretisk enn praktisk betydning.⁸

⁷ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.1.3.1

⁸ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.1.3.1

2.2.2 Miljø

Miljøet omfattes av den gamle sjødyktighetsloven, og hensynet er videreført i skipssikkerhetsloven. Med miljø siktes det til det ytre miljø (omgivelsene), og ikke arbeidsmiljøet om bord på skipet. Arbeidsmiljøet dekkes av hensynene til liv og helse.⁹

Skip er avhengig av store mengder drivstoff (bunkersolje). I tillegg har man oljetankere som kun transporterer olje. Dette utgjør den største trusselen mot det ytre miljø fra skip i dag, og risikoen materialiserer seg jevnlig.¹⁰ Rocknes og Full City er kjente eksempler fra det siste tiåret.

2.2.3 Materielle verdier

Dette hensynet knytter seg hovedsaklig til selve skipet og fast utrustning på dette, men last, passasjerers bagasje o.l. vil selvsagt vernes indirekte.¹¹

2.3 Skipssikkerhetslovens virkeområde

Lovens virkeområde er regulert i skipssikkerhetsloven §§ 2 og 3, hvor § 2 regulerer lovens saklige virkeområde, mens § 3 regulerer lovens geografiske virkeområde.

2.3.1 Saklig virkeområde, § 2

§ 2 første ledd lyder:

”Lovens saklige virkeområde

⁹ NOU 2005:14 På rett kjø, punkt 7.1.3.1

¹⁰ http://www.wwf.no/dette_jobber_med/hav_og_kyst/ren_kyst_wwfs_frivillige_oljevern/oljeulykker_langs_norskekysten_1971_2009/

¹¹ NOU 2005:14 På rett kjø, punkt 7.1.3.1

Loven får anvendelse for norske og utenlandske skip. For skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet, gjelder loven likevel ikke.”

Om en innretning er å anse som et skip eller ikke kan i visse tilfeller være tvilsomt. For å avgjøre om en innretning er et skip vil man som regel måtte foreta en konkret vurdering med utgangspunkt i de rettsreglene som er aktuelle, i dette tilfellet skipssikkerhetsloven.

Med skip henvises det i bestemmelsen til det tradisjonelle skipsbegrepet i sjøretten¹², mens det gjøres unntak for skip under 24 meter som brukes utenfor næringsvirksomhet.

2.3.1.1 Skipsbegrepet

For å kunne avgjøre hva som er å anse som et skip etter skipssikkerhetsloven må man altså delvis ta utgangspunkt i det tradisjonelle skipsbegrepet, sammenholdt skipssikkerhetslovens bestemmelser.

Et skip er først og fremst en innretning som flyter delvis fordi den er hul. Dermed vil flåter av solid tre, isopor e.l. falle utenfor.¹³

Innretningen må også både være beregnet på og faktisk kunne bevege seg på eller gjennom vann. Dermed vil både undervannsbåter og hydrofoiler omfattes, mens sjøfly vil falle utenfor.¹⁴ Typiske tvilstilfeller i tilknytning til dette vilkåret vil være luftputebåt.

Lov om luftputefartøy¹⁵ § 1 definerer luftputefartøyet som ”et fartøy som under fart hviler på sammenpresset luft mellom fartøyets underside og den flate det beveger seg over”. Det er ingen luftputefartøy i drift i Norge i dag, og denne loven ble derfor opphevet da skipssikkerhetsloven trådte i kraft¹⁶.

¹² NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.1.3.2

¹³ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., kap. 2.1

¹⁴ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., kap. 2.11

¹⁵ LOV 1966-06-17 nr 02: Lov om luftputefartøyer, nå opphevet

¹⁶ Se skipssikkerhetsloven § 74

En lekter beveger seg ikke for egen kraft, men er å anse som skip. Flytebrygger og andre installasjoner som bare unntaksvis flyttes faller derimot utenfor skipsbegrepet.¹⁷ En flytebrygge vil dog også kunne falle utenfor fordi den ikke er hul, jfr. kriteriet ovenfor.

Videre må innretningen ha en viss størrelse, og kunne transportere personer eller gods. Robåter, prammer og kajaker er eksempler på farkoster som vil falle utenfor begrepet. Skipssikkerhetsloven opererer med en grense på 24 meter for skip utenfor næringsvirksomhet, men dette gir ingen retningslinjer for fartøyer som brukes i næringsvirksomhet. Her må grensen trekkes skjønnsmessig. Taxibåter, utleiebåter, arbeidsbåter i havbruksnæringen omfattes av skipsbegrepet.¹⁸

Til slutt vil innretningen som regel være beregnet på transport av gods og/eller personer, men dette er ikke et absolutt vilkår. Eksempler på innretninger som faller innenfor skipsbegrepet, men ikke tilfredsstiller dette vilkåret, er f.eks. fartøyer beregnet på krig eller fiske/fangst.

2.3.1.2 Skipsegenskapen

Egenskapen som skip kan både oppstå og opphøre, dvs. en innretning kan enten få egenskapen som skip, eller miste den.

Normalt sett vil skipsegenskapen oppstå ved sjøsetting.¹⁹ Skipssikkerhetsloven regulerer dog ikke bare driften av skipet, men også prosjekterings- og byggefasen, jfr. f.eks. skipssikkerhetsloven § 9. Dermed vil skip under konstruksjon og bygging omfattes av

¹⁷ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., kap. 2.11

¹⁸ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.1.3.2

¹⁹ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., kap. 2.12

skipsbegrepet i skipssikkerhetsloven. Med andre ord: skipsegenskapen oppstår allerede i konstruksjons- og byggefasen.²⁰

Det typiske opphør av skipsegenskapen vil foreligge der skipet kondemneres som følge av f.eks. brann, eksplosjon, opphugning eller synking. Det kan dog tenkes at skipsegenskapen etter skipsikkerhetslovens regler vil gjelde etter denne tid, jfr. skipssikkerhetslovens § 36. Også endret bruk kan føre til opphør av skipsegenskapen, f.eks. et skip som legges permanent ved kai og brukes som restaurant eller hotell. Det er her et vilkår at denne bruken er permanent, og at skipet ikke bare er i opplag.²¹

2.3.1.3 Unntaket for skip under 24 meter utenfor næringsvirksomhet

Skipssikkerhetsloven § 2 andre ledd gjør et unntak fra første ledd. For at unntaket skal komme til anvendelse må skipet være under 24 meter langt, og i tillegg brukes utenfor næringsvirksomhet. Vilkårene er altså kumulative.

Tanken bak unntaket er at disse båttypene trenger mindre omfattende regulering og tilsyn, og at de dermed bør reguleres i fritids- og småbåtloven eller produktkontrollloven.²²

2.3.1.4 Unntakene i § 2, andre, tredje og fjerde ledd

Det er også åpnet for forskriftsregulering av hvorvidt skipssikkerhetsloven skal gjelde for ulike skipstyper samt installasjoner som ikke er skip. Dette reguleres i skipssikkerhetsloven § 2, andre, tredje og fjerde ledd.

Denne løsningen sikrer fleksibilitet. Det åpnes for at innretninger som ellers ville falt utenfor lovens faktiske virkeområde omfattes av skipssikkerhetsloven, samt unntak for skip det er mer praktisk å regulere etter annen lovgivning.

²⁰ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.1.3.2

²¹ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., kap. 2.12

²² NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.1.3.2

2.3.2 Geografisk virkeområde, § 3

2.3.2.1 Norske skip

Skipssikkerhetslovens § 3 første ledd lyder:

”Loven gjelder for norske skip uansett hvor de befinner seg.”

Loven gjelder altså for norske skip i både innenlands- og utenlandsfart. Sjøloven § 1 regulerer når et skip er norsk.

2.3.2.2 Utenlandske skip

§ 3 andre og tredje ledd lyder:

”Med de begrensninger som følger av folkeretten, gjelder loven for utenlandske skip:

- a) i Norges territorialfarvann, herunder ved Svalbard og Jan Mayen,*
- b) i Norges økonomiske sone,*
- c) på norsk kontinentalsokkel.*

Kongen kan gi forskrift om lovens anvendelse på utenlandske skip også utenfor områdene nevnt i annet ledd, så langt folkeretten tillater det.”

Skip som ikke faller inn under første ledd, regnes som utenlandske.²³ Videre slås det fast at det utenlandske skipet må være innenfor et et bestemt geografisk område, i tillegg til at folkeretten ikke må hindre anvendelse av norsk rett på dette området.

2.4 Skipssikkerhetsloven kapittel 3

2.4.1 Generelt om skipssikkerhetsloven kapittel 3

Som nevnt foran er det skipssikkerhetsloven kapittel 3 som viderefører innholdet i det gamle sjødyktighetsbegrepet i sjødyktighetsloven.

Kapittelet regulerer dog ikke utelukkende forhold som er relevante for et skips sjødyktighet om man legger det tradisjonelle sjødyktighetsbegrepet til grunn. Eksempler på forhold som faller utenfor er skipssikkerhetslovens § om måling av skip, § 14 om navigering, og § 15 andre ledd om vakthold.

Kapittel 3 omhandler både teknisk sikkerhet og operativ sikkerhet, jfr. kapitteloverskriften. Den tekniske delen gjelder prosjektering, bygging og utrustning. Den operative delen gjelder selve driften av skipet. Dette illustrerer hvordan skipssikkerhetsloven regulerer et skip allerede fra planleggingsfasen, jfr. skipsbegrepet foran.

2.4.2 Skipssikkerhetsloven § 9, teknisk sikkerhet

Skipssikkerhetsloven § 9 lyder:

²³ NOU 2005:14 På rett kjø, punkt 7.1.3.3

”Et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet på en slik måte at det ut fra skipets formål og fartsområde gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.

Departementet kan gi forskrifter om hvordan skip skal være prosjektert, bygget og utrustet for å tilfredsstille kravene etter første ledd, herunder om:

- a) skrogstyrke og vanntett integritet,*
- b) stabilitet og flyteevne,*
- c) maskineri og elektriske installasjoner,*
- d) brannsikring,*
- e) navigasjonsutstyr,*
- f) kommunikasjonsutstyr,*
- g) redningsmidler.”*

Bestemmelsen er generell, og utfylles av både forskrifter og internasjonale konvensjoner. Særlig SOLAS-konvensjonen er sentral, men denne vil i praksis igjen utfylles og presiseres av regelverk utarbeidet av klassifikasjonsselskapene.²⁴

SOLAS-konvensjonen var opprinnelig et initiativ som følge av Titanic-ulykken i 1912. SOLAS er en forkortelse for Safety Of Life At Sea, og oppstiller en rekke grunnleggende krav til sikkerheten på handelsskip i internasjonal fart.²⁵ Ansvaret for at kravene i konvensjonen overholdes påhviler den enkelte flaggstat som har ratifisert konvensjonen.²⁶ Dagens utgave omtales ofte som SOLAS, 1974, og er den femte utgaven av konvensjonen siden den første utgaven kom i 1914.²⁷ Konvensjonen har en rekke tilknyttede utfyllende

²⁴ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.1

²⁵ [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

²⁶ <http://www.dnv.com/industry/maritime/servicessolutions/statutoryservices/solas/>

²⁷ [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

og supplerende dokumenter, herunder IMOs koder, retningslinjer og resolusjoner. Disse er enten bindende eller rådgivende.²⁸

I ”*prosjektert*” ligger det først og fremst et krav til planleggingsfasen, herunder dokumentasjon av disse planene gjennom tekniske tegninger og beregninger. Slik dokumentasjon skal sendes til Sjøfartsdirektoratet, jfr. bl.a. forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere, § 8, og forskriften har omfattende krav til hva slags dokumentasjon som kreves.²⁹

Med ”*bygget*” siktes det til hvordan skipet faktisk er konstruert. Dette er et av de mest sentrale sjødyktighetskravene. Et skip med et skrog som svikter eller uten fungerende fremdriftsmaskineri medfører stor ulykkesrisiko. Den sentrale forskriften her er forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere (nevnt ovenfor), herunder §§ 10 og 11. § 10 skrog, overbygninger, dekkshus og styrehus, mens § 11 regulerer hoved- og hjelpemaskineri, generatorer, styremaskin, pumper og rørsystemer. SOLAS-konvensjonen kapittel II-1 regulerer også skipets konstruksjon.³⁰

”*Utrustet*” knytter seg til typisk fast utstyr på skipet. Knoph definerer dette som ”alle de ting som ikke er egentlige deler av skibet, men som allikevel efter almindelig oppfatning må være ombord, forat skibet skal være i full stand.”³¹ Eksempler er anker, lanterner, livredningsutstyr, proviant, bunkers, radaranlegg, kompassanlegg, farts- og distansemåleranlegg, samt radioanlegg.^{32 33} Det er to på ulike måter utrustningen på skipet eventuelt ikke tilfredsstiller kravene i skipssikkerhetsloven § 9: enten mangler utstyret, eller så er det mangelfullt. Eksempler på det siste er fordervet proviant, eller et anker som ryker. Utrustning er også regulert i bl.a. SOLAS-konvensjonen kapittel III, IV og V.

²⁸ <http://www.dnv.com/industry/maritime/service/solutions/statutoryservices/solas/>

²⁹ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.1

³⁰ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.1

³¹ Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar, s. 86

³² Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar, s. 86

³³ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.1

De relative trekkene fra den gamle sjødyktighetslovens § 2 henger igjen: kravene til prosjektering, bygging ut utrustning vil variere etter skipets formål og fartsområde.

Prosjekteringen, byggingen og utrustningen skal i lys av formål og fartsområde gi *”betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier”*. Tanken her er å minimere risiko. Skipet skal ikke bli utsatt for en ulykke som skyldes svikt i konstruksjon eller utrustning, selv ikke under ekstreme værforhold.³⁴ I *”betryggende”* ligger det både en øvre og en nedre grense for den sikkerheten som kreves. Den må være betryggende, men det kreves ikke sikkerhet utover i dette. Sjøfart vil alltid medføre en viss grad av risiko, tanken er å minimere den innenfor rimelighetens grenser, jfr. den gamle standarden *”sædvansmessig”* i sjødyktighetslovens § 2.

Skipssikkerhetsloven § 9, andre ledd gir Nærings- og handelsdepartementet³⁵ myndighet til å gi forskrifter som tolker og utfyller § 9, første ledd. Det kan være uklart om forholdene i litra a) til g) er uttømmende, men forarbeidene slår fast at disse er eksempler på aktuelle forhold.³⁶ Det kan tenkes at Handels- og næringsdepartementet ser behov for reguleringer av andre felter, uten at dette vil medføre en kompetanseoverskridelse etter § 9 andre ledd.

Eksempler på slike forskrifter er:

FOR 1992-09-15 nr 695: Forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere.

FOR 2005-09-09 nr 1218: Forskrift om bygging og drift av passasjerskip drevet med gass.

FOR 2000-03-28 nr 305: Forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart.

³⁴ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.1

³⁵ Se FOR 2007-02-16 nr 171: Delegering av myndighet til Nærings- og handelsdepartementet, Miljøverndepartementet og Forsvarsdepartementet etter skipssikkerhetsloven og utpeking av tilsynsmyndighet

³⁶ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.1

FOR 1998-01-05 nr 06: Forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

Disse forskriftenes ulike virkeområder knyttet til ulike skipstyper og fartsområder understreker vilkårene ”formål” og ”fartsområde” i skipssikkerhetsloven § 9 første ledd som nevnt ovenfor.

2.4.3 Skipssikkerhetsloven § 11, drift og vedlikehold

Skipssikkerhetsloven § 11 lyder:

”Et skip skal drives og vedlikeholdes på en slik måte at det ut fra skipets formål og det fartsområdet det er bestemt for, gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om hvordan et skip skal drives og vedlikeholdes for å tilfredsstille kravene i første ledd.”

Med ”drives” menes forhold som må ivaretas i sammenheng med bruken av skipet.³⁷

Med ”vedlikeholdes” siktes det til nødvendig og regelmessig ettersyn, samt nødvendige utbedringer og endringer.³⁸

Både drift og vedlikehold skal holde samme standard som prosjektering, bygging og utrustning etter § 9, altså ”betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.” vurdert opp mot skipets formål og fartsområde. Forskjellen er at § 9 knytter seg

³⁷ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.3

³⁸ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.3

til planleggings- og byggefasen, mens § 11 knytter seg til driftsfasen. Dette understreker det kontinuerlige kravet til et skips sjødyktighet.

Andre ledd gir etter mønster fra § 9 andre ledd Handels- og næringsdepartementet³⁹ hjemmel til å forskriftsregulere hvilke krav som skal stilles til drift og vedlikehold for at lovens krav skal ansees som oppfylte, men også klassifikasjonsselskapenes regler vil være relevante.⁴⁰

2.4.4 Skipssikkerhetsloven § 12, last og ballast

Skipssikkerhetsloven § 12 lyder:

”Et skip skal være lastet eller ballastet på en slik måte at stabiliteten og flyteevnen ikke settes i fare, og slik at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues på annen måte. Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om last og ballast, herunder om farlig last, sikring av last, fribord og lastemerker.

Lasting og lossing skal skje på en slik måte at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues. Departementet kan gi forskrifter om lasting og lossing, herunder om laste- og losseinnretninger.”

2.4.4.1 Last og ballast

³⁹ Se FOR 2007-02-16 nr 171: Delegering av myndighet til Nærings- og handelsdepartementet, Miljøverndepartementet og Forsvarsdepartementet etter skipssikkerhetsloven og utpeking av tilsynsmyndighet

⁴⁰ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.3

Bestemmelsens første ledd regulerer last og ballast når disse er ombord på skipet. Last er gods som fraktes med skipet, f.eks. korn, kull eller maskindeler. Ballast er ekstra vekt om bord på skipet som gir riktig dypgående, stabilitet, trim og slagside, som regel vann i tanker.⁴¹

Lasten eller ballasten skal ikke sette stabilitet eller flyteevne ”i fare”. Uttrykket ”settes i fare” innebærer at det foreligger en reduksjon av stabilitet eller flyteevne utover det forsvarlige. Med andre ord er det ikke tilstrekkelig at skipets stabilitet eller flyteevne reduseres noe. I tillegg vil situasjoner der enten stabilitet eller flyteevne mistes totalt omfattes, selv om det ikke fremgår klart av ordlyden.⁴²

Videre skal ikke lasten eller ballasten true sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier. En slik trussel kan indirekte skyldes at stabiliteten eller flyteevnen settes i fare, men her siktes det til andre situasjoner. Et typisk eksempel er last som ikke er surret forsvarlig og dermed fører til klemskader på skipets lastepersonell ved forflytning. En annen aktuell problemstilling er de miljøskadene ballastvann vil kunne medføre ved dumping. Ballastvannet kan inneholde rester av miljøskadelig last, f.eks. olje⁴³. Det kan også inneholde organismer fra andre farvann som skader økosystemet.⁴⁴

Bestemmelsen om ballast må sees i sammenheng med påkrevde stabilitetsberegninger etter skipssikkerhetsloven § 9. Dersom skipet er konstruert slik at det ikke trenger ballast, må ikke skipssikkerhetslovens § 12 forstås som et krav om ballast i alle tilfeller. § 12 stiller kun krav til at eventuell ballast er forsvarlig.⁴⁵

⁴¹ http://www.snl.no/ballast/ekstravekt_i_skip

⁴² NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.4

⁴³ http://www.snl.no/ballast/ekstravekt_i_skip

⁴⁴ <http://www.tu.no/miljo/article253175.ece>

⁴⁵ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.4

Videre gir § 12 Handels- og næringsdepartementet⁴⁶ hjemmel til å gi forskrifter om last og ballast. Det henvises til en rekke forhold som vil være aktuelle å regulere, men disse er ikke å anse som uttømmende.⁴⁷

Eksempler på slike forskrifter er:

FOR 2009-07-07 nr. 992 Forskrift om hindring av spredning av fremmede organismer via ballastvann og sedimenter fra skip (ballastvannforskriften)

FOR 2006-06-29-786: Forskrift om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.

FOR 2006-06-29-785: Forskrift om frakt av last på lasteskip og lektere.

FOR 1987-05-21 nr 406: Forskrift om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods.

Regler om last finner man også i IMOs konvensjon om lastelinjer, lastelinjekonvensjonen, 1966.

2.4.4.2 Lasting og lossing

Skipssikkerhetsloven § 12 andre ledd regulerer lasting og lossing, det vil si prosessen der lasten enten flyttes om bord eller tilbake på land. Dette må sees i forhold til første ledd, der lasten og ballasten reguleres mens de er om bord. Laste- og losseprosessen medfører en

⁴⁶ Se FOR 2007-02-16 nr 171: Delegering av myndighet til Nærings- og handelsdepartementet, Miljøverndepartementet og Forsvarsdepartementet etter skipssikkerhetsloven og utpeking av tilsynsmyndighet

⁴⁷ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.4

betydelig risiko, og det er naturlig at denne lovreguleres for å gjøre både de overordnede (rederiet) og involverte (skipspersonell) bevisste på denne risikoen.⁴⁸

Den rettslige standarden som kreves er den samme som i § 12 første ledd, liv og helse, miljø og materielle verdier må ”true”. Stabilitet og flyteevne nevnes ikke her. Dersom det benyttes et laste- eller lossesystem som medfører at skipet blir så ustabilt at det vil kunne tippe eller faktisk tipper over under laste- eller losseprosessen, vil dette uansett indirekte medføre at liv og helse, miljø eller materielle verdier trues. Grunnen til at stabilitet og flyteevne kun eksplisitt nevnes i første ledd er nok at disse forholdene i større grad er faremomenter under fart. Ved lasting og lossing vil jo skipet som regel ligge fortøyd i havn.

Videre i andre ledd gis Handels- og næringsdepartementet⁴⁹ hjemmel til å gi forskrifter på området, herunder laste- og losseinnretninger. Det er altså ikke bare selve laste- og losseprosessen som kan forskriftsreguleres, men også tilknyttet utstyr. Slike lasteinnretninger ville ellers omfattes av skipssikkerhetsloven § 9.

Eksempler på slike forskrifter er:

FOR 2003-08-29 nr 1114: Forskrift om sikker lasting og lossing av bulkskip.

FOR 1978-01-17 nr 04: Forskrift om laste- og losseinnretninger på skip.

2.4.5 Skipssikkerhetsloven § 15, bemanning

Skipssikkerhetsloven § 15 første og tredje ledd lyder:

⁴⁸ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.4

⁴⁹ Se FOR 2007-02-16 nr 171: Delegering av myndighet til Nærings- og handelsdepartementet, Miljøverndepartementet og Forsvarsdepartementet etter skipssikkerhetsloven og utpeking av tilsynsmyndighet

”Et skip skal være bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

[...]

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene til bemanning og vakthold.”

Andre ledd, som omhandler vakthold, faller utenfor det tradisjonelle sjødyktighetsbegrepet.⁵⁰

Skipssikkerhetsloven § 15 regulerer personellet ombord på skipet. Svært mange sjøulykker skyldes menneskelig adferd, enten på grunn av navigering eller annen behandling av skipet.⁵¹ Eksempler er manglende trening, feilvurderinger og uoppmerksomhet. Det er derfor viktig at skipet er tilstrekkelig bemannet, herunder at bemanningen er kvalifisert for arbeidet de skal utføre.

Kravet til bemanningen er at det skal være ”sikkerhetsmessig forsvarlig”. Dette innebærer først og fremst at kravene til minimumsbemanning må være oppfylt⁵², såkalt sikkerhetsbemanning.⁵³ Dette reguleres i FOR 2009-06-18 nr 666: Forskrift om bemanning av norske skip (bemanningsforskriften 2009), gitt med hjemmel i skipssikkerhetsloven § 15 tredje ledd. Forskriftens § 7 slår fast at sikkerhetsbemanning fastsettes av Sjøfartsdirektoratet for hvert enkelt skip.

Allikevel er ikke alltid minimumsbemanningen tilstrekkelig for at kravene etter skipssikkerhetsloven § 15 skal være oppfylt. Rederiet må selv vurdere hva som er ”sikkerhetsmessig forsvarlig” for deres skip, hvor i det i vurderingen er relevant å

⁵⁰ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 6.6

⁵¹ <http://www.aibn.no/sjoefart/rapporter>

⁵² Som eksempel på reaksjon ved manglende sikkerhetsbemanning, se ND 2000 s. 513 Frostating Lagmannsrett

⁵³ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.7

vektlegge bl.a. fartsområde og kompetanse hos mannskapet.⁵⁴ Bemanningen skal være forsvarlig både kvantitativt og kvalitativt.⁵⁵ De som arbeider om bord må også instrueres tilstrekkelig når det gjelder viktige forhold ved skipet, som f.eks. hvordan ballasttankene skal opereres.⁵⁶

Kravene til bemanning må avgrenses mot feil i tjenesten. Et eksempel på et forhold som ble ansett som feil i tjenesten, og dermed ikke sjødyktighet, er en skipsfører som bestemmer seg for å sove og overlater roret til maskinisten som ikke er kvalifisert til å navigere skipet.⁵⁷ Dersom slik opptreden skyldes rusproblemer eller sykdom som er kjent for rederen vil saken kunne stille seg annerledes.

Skipssikkerhetsloven §§ 16 (kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater), 17 (helsekrav) og 18 (minstealder) detaljregulerer kravene i § 15.

§ 15 tredje ledd gir Handels- og næringsdepartementet⁵⁸ hjemmel til å gi relaterte forskrifter.

2.5 Pliktsubjektene for kravet om sjødyktighet etter skipssikkerhetsloven

2.5.1 Rederiet

Rederiet er skipssikkerhetslovens sentrale pliktsubjekt. Dette fremgår av skipssikkerhetsloven § 6. Begrunnelsen for dette er først og fremst at rederiet både har

⁵⁴ NOU 2005:14 På rett kjø, punkt 7.3.3.7

⁵⁵ Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar, s. 88

⁵⁶ Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar, s. 90

⁵⁷ ND 1959 s. 98 Bergen Byrett

⁵⁸ Se FOR 2007-02-16 nr 171: Delegering av myndighet til Nærings- og handelsdepartementet, Miljøverndepartementet og Forsvarsdepartementet etter skipssikkerhetsloven og utpeking av tilsynsmyndighet

økonomisk interesse i skipet og økonomiske midler til å gjennomføre lovens krav, og nærmest til å ha oversikt over disse kravene.⁵⁹

Skipssikkerhetsloven § 4 gir en legaldefinisjon på hva som skal ansees som rederi etter loven. Man har valgt en definisjon som i stor grad samsvarer med internasjonal lovgivning, herunder ISM-koden.

ISM er en forkortelse for International Safety Management, og ISM-kodens formål er å skape en internasjonal standard for sikkerhetsstyring og drift av skip, samt hindre miljøskade.⁶⁰ Koden stiller krav til opprettelse av et sikkerhetsstyringssystem der rederiet er det sentrale pliktsubjektet, og gjennomføres i norsk rett ved skipssikkerhetsloven § 7 med tilhørende forskrifter. Dette er én av de sentrale grunnene til at rederiet er hovedpliktsubjekt etter skipssikkerhetsloven.⁶¹

2.5.1.1 Rederidefinisjonen i skipssikkerhetsloven § 4

Skipssikkerhetsloven §4 lyder:

”Med rederiet menes den som i det sikkerhetsstyringssertifikatet som skipet skal ha etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 7, jf. § 5 i denne loven, er opplyst å være driftsansvarlig selskap.

Dersom det for skipet ikke gjelder krav om sikkerhetsstyringssertifikat som nevnt i første ledd, eller sikkerhetsstyringssertifikatet er blitt ugyldig eller er trukket tilbake, regnes skipets eier som rederiet. Er skipet registrert, regnes den registrerte eieren som skipets eier. Dersom skipets eier i tilfelle som nevnt i første punktum har innsendt dokumentasjon i henhold til § 5 med samtykke fra den driftsansvarlige eller byggeansvarlige, skal vedkommende anses som rederi etter denne loven.

⁵⁹ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 6.7.2

⁶⁰ <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>

⁶¹ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 6.7.2

Annet ledd gjelder tilsvarende dersom den som er opplyst å være driftsansvarlig selskap i skipets sikkerhetsstyringssertifikat, ikke eksisterer.

Departementet kan gi forskrifter om hvem som skal anses som « rederi » etter reglene i første til tredje ledd.”

Bestemmelsen angir flere alternative grunnlag for å fastslå hvem som er reder. Grunnlagene kan deles inn i to hovedgrunnlag; driftsansvarlig selskap etter sikkerhetsstyringssertifikatet eller eier. Det åpnes også for forskriftsregulering av rederibegrepet i bestemmelsens siste ledd.

2.5.1.2 Driftsansvarlig selskap etter sikkerhetsstyringssertifikatet (SMC)

Det første grunnlaget er at den som er driftsansvarlig selskap etter sikkerhetsstyringssertifikatet (som er påkrevd etter FOR 2008-03-14 nr 306: Forskrift om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger) som regnes som reder. ”*Driftsansvarlig selskap*” kan også være en fysisk person.⁶² Etter § 4 i denne forskriften utstedes slikt sertifikat (ofte kalt Safety Management Certificate, SMC) når kravene etter ISM-koden er oppfylt. Sertifikatet utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, for eksempel Det Norske Veritas.

Kravet om sikkerhetsstyringssertifikat gjelder ikke alle skip som faller inn under skipssikkerhetslovens virkeområde.⁶³ Det er også mulig at skipet ikke oppfyller kravene til et slikt sertifikat, eller at selskapet som står i sikkerhetsstyringssertifikatet ikke eksisterer (f.eks. pga navnebytte, fusjoner eller fisjoner⁶⁴). Det andre hovedgrunnlaget er derfor at dersom disse situasjonene foreligger, er det den som er eier av skipet som regnes som reder.

⁶² Norsk Lovkommentar til skipssikkerhetsloven, note 4

⁶³ FOR 2008-03-14 nr 306: Forskrift om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger, § 1

⁶⁴ Norsk Lovkommentar til skipssikkerhetsloven, note 4

2.5.1.3 Eier

For ikke-registrerte skip vil eieren være den som reelt sett fremstår som eier.⁶⁵

Det er i tillegg flere alternative grunnlag som gir status som eier.

Den som er registrert som eier i skipsregister regnes som eier. Dette kan være NOR, NIS eller tilsvarende utenlandske registre.⁶⁶ I byggefasen vil det ofte være verkstedet som står oppført som eier, og da vil verkstedet også få status som rederi.⁶⁷

Også innsendelse av dokumentasjon etter §5 i loven gir grunnlag for status som eier.

2.5.1.4 Skipssikkerhetsloven § 5, plikt til innsendelse av opplysninger

Skipssikkerhetslovens § 5 lyder:

”Dersom skipets eier overlater ansvaret for driften av skipet til en annen, skal det opplyses om navnet på den driftsansvarlige og gis andre nødvendige opplysninger til den departementet bestemmer. Den driftsansvarlige skal få en bekreftelse på at opplysningene er mottatt og fullstendige. Første og annet punktum gjelder tilsvarende under byggingen av skipet dersom skipets eier overlater ansvaret for byggingen av skipet til en annen.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om plikten til å gi opplysninger etter første ledd.”

⁶⁵ Rettsdata Norsk Lovkommentar til skipssikkerhetsloven, note 4

⁶⁶ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.2.3.1

⁶⁷ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.2.3.1

Det kan bli aktuelt med en overdragelse av driften av skipet, f.eks. ved bareboatbefraktning. Ved slik overdragelse skal navnet på den dritsansvarlige og andre nødvendige opplysninger sendes til Skipsregistrene. Dette er også en mulighet der sikkerhetsstyring ikke er påkrevd.⁶⁸ Ordlyden ”skal”, sammenholdt med at ”plikt” eksplisitt nevnes i paragrafens tittel, gjør det klart at dette er en plikt. Det er notoritetsgrunner og behovet for et klart ansvarssubjekt som ligger bak kravene om innsendelse av informasjon.⁶⁹

Det utpekte driftsansvarlige selskapet vil anses som rederi etter skipssikkerhetsloven når sikkerhetsstyringssertifikatet utstedes, eller når opplysningene bekreftes av den utpekte driftsansvarlige dersom sikkerhetsstyringsystem ikke er påkrevd på det aktuelle skipet.⁷⁰

Bestemmelsen gjelder også ved overdragelse av byggeansvaret, og det er åpnet for forskriftsregulering av plikten til å gi slike opplysninger.

2.5.2 Rederiets plikter knyttet til sjødyktighet

Skipssikkerhetsloven § 6 lyder:

”Rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket.

Rederiet skal sørge for at lovens krav oppfylles, bortsett fra i tilfelle der skipsføreren i loven er gitt en selvstendig plikt til å sørge for dette. Rederiet skal sørge for at forholdene legges til rette for at alle de som har sitt arbeid om bord, har mulighet for å oppfylle sine forpliktelser etter loven.

⁶⁸ Norsk Lovkommentar til skipssikkerhetsloven, note 5

⁶⁹ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.2.3.1

⁷⁰ Norsk Lovkommentar til skipssikkerhetsloven, note 5

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om rederiets plikter etter denne bestemmelsen.”

Bestemmelsen regulerer rederiets plikt til å påse at bygging og drift skjer i samsvar med reglene gitt i og i medhold av skipssikkerhetsloven, samt rederiets plikt til å sørge for at lovens krav oppfylles.

2.5.2.1 ”Påse”-plikten

Skipssikkerhetslovens § 6 første ledd pålegger rederiet en plikt til å ”påse” at skipet bygges og drives i samsvar med bestemmelser i og i medhold av skipssikkerhetsloven, herunder at de som arbeider om bord på skipet etterlever regelverket. Ordlyden i seg selv gir ingen informasjon i hva som legges i å ”påse” dette.

Forarbeidene⁷¹ forklarer at skipssikkerhetsloven opererer med flere ulike plikttyper. ”påse”-plikten er den mest omfattende av disse, og gjelder bare for rederiet. Plikten kan ikke delegeres, og medfører et overordnet ansvar for å følge opp at lovens bestemmelser overholdes. De underordnede skal følges opp for å sikre at de utfører sine lovpålagte plikter.

2.5.2.2 ”Sørge for”-plikten

Skipssikkerhetslovens § 6 andre ledd pålegger først og fremst rederiet en plikt til å ”sørge for” at lovens krav oppfylles, men denneplikten avgrenses negativt av skipsførerens ”sørge for”-plikter. Rederiet pålegges også å ”sørge for” at forholdende legges til rette for at de som arbeider på skipet kan oppfylle sine plikter etter loven.

⁷¹ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 6.7.4.1

”Sørge for”-plikten innebærer en konkret og selvstendig handlingsplikt. Pliktsubjektet pålegges selv å utføre en handling, med mindre det er aktuelt med delegasjon av oppgaven.⁷²

Rederiets ”sørge for”-plikt gjelder som nevnt ikke der skipsføreren har en slik plikt. Når det gjelder sjødyktighet er det skipssikkerhetslovens § 19 som pålegger en ”sørge for”-plikt for skipsføreren.

Det er adgang til delegasjon av ”sørge for”-plikter, noe som er mest praktisk for rederiet. En slik delegasjon må være enten være klart inntatt i rederiets sikkerhetsstyringssystem, eller klart dokumenterbart på annen måte. Den som ansvaret er delegert til må også være gjort kjent med dette på tilbørlig vis. Det er notoritetsgrunner som ligger bak dette. Vedkommende ansvaret delegeres til må være kompetent til å utføre oppgaven, og må også ha de nødvendige ressursene. Ved delegasjon må den som har delegert oppgaven utøve et rimelig tilsyn med den som har fått oppgaven tildelt, ellers vil den som opprinnelig hadde ”sørge for”-plikten fortsatt være ansvarssubjekt.⁷³

Rederiet har også en plikt til å sørge for at praktiske forhold er lagt til rette på en slik måte at de som arbeider om bord på skipet, herunder nødvendige økonomiske midler, opplæringstiltak, øvelser og videreutdanning.

2.5.3 Skipsførerens plikter knyttet til sjødyktighet etter skipssikkerhetsloven

Skipsføreren har et betydelig ansvar for skipets sjødyktighet etter skipssikkerhetsloven.

Skipsføreren nevnes i FOR 1975-10-17 nr 02: Forskrift om arbeidsområdet for sjømann som innehar ledende stilling om bord. Etter § 1 i denne forskriften er skipsføreren den med høyest myndighet om bord. En skipsfører vil derfor være et naturlig pliktsubjekt på visse

⁷² NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 6.7.4.2

⁷³ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 6.7.4.2

områder, spesielt den operative driften av skipet. Skipsføreren er ombord, og kan påvirke de underordnede slik at skipet holdes sjødyktig.⁷⁴

Skipsførerens plikter i forhold til det tradisjonelle sjødyktighetsbegrepet reguleres først og fremst i skipssikkerhetsloven § 19. Bestemmelsen har to ledd, hvor første ledd omhandler ”sørge for”-plikter, og andre ledd omhandler ”medvirke til”-plikter.

2.5.3.1 § 19 første ledd

Skipssikkerhetsloven § 19 første ledd består av litra a) til d), men litra a) oppstiller ”sørge for”-pliktene som er relevante i forhold til det tradisjonelle sjødyktighetsbegrepet. Denne lyder:

”a) skipet er lastet og ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte og at lasting og lossing av skipet skjer på en sikker måte, jf. § 12, sjølovens § 131 første ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,”

Siden skipsføreren vanskelig vil kunne laste, losse og ballastere skipet alene er det her aktuelt med delegasjon, se avsnitt 2.5.2.2. Slik delegasjon vil som nevnt fortsatt medføre at skipsføreren medføre et rimelig tilsyn med de som laster, losser eller ballasterer skipet. Når det gjelder hvilken lovpålagte plikter de som arbeider om bord har fra før, se kapittel 2.5.4. Når det gjelder skipsførerens sjødyktighetsplikt etter sjøloven, se kapittel 3.1.

2.5.3.2 § 19 andre ledd

”Medvirke til”-plikter regnes som det laveste pliknivået, altså under ”sørge for”- og ”påse”-plikter, og innebærer at pliktsubjektet skal medvirke til at en ”sørge for”-plikt blir utført som den skal. Tanken er å lette oppfyllelsen av plikter gjennom samarbeid, fordi

⁷⁴ NOU 2005:14 På rett kjø, punkt 6.7.3

pliktene vanskelig eller umulig lar seg oppfylle alene. ”Medvirke til”-plikter kan f.eks. innebære en plikt til å melde ifra om feil eller mangler til rederiet.⁷⁵

Skipssikkerhetsloven § 19 andre ledd består i likhet med første ledd av litra a) til d), men de relevante i lys av det tradisjonelle sjødyktighetsbegrepet er litra a) og c). Her pålegges skipsføreren plikt til å ”medvirke til” at disse er oppfylt. Disse lyder:

”a) driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 11 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,

[...]

c) bemanningen av skipet er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 15 første ledd og sjøloven § 131 første ledd, samt forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,”

Kravet til at de som arbeider om bord er ”behøring kvalifisert” etter litra d) i skipssikkerhetsloven § 19 vil også falle innenfor det tradisjonelle sjødyktighetsbegrepet, men denne overlappes her av litra c), siden kvalifisert personell ansees som en del av kravet om sikkerhetsmessig forsvarlig bemanning.

Det er skipsføreren som er den fysiske personen med øverste myndighet ombord på skipet under drift, og han har derfor mulighet til å medvirke til at drift og vedlikehold skjer i samsvar med lovens krav.⁷⁶

Det er naturlig at rederiet er det sentrale ansvarssubjektet når det gjelder bemanning, jfr. skipssikkerhetsloven § 6. Det er jo rederiet som ansetter personellet som skal arbeide om bord på skipet. Allikevel vil det være skipsføreren som har direkte kontakt med de ansatte når skipet er i drift, og han vil naturligvis kunne oppdage at enkelte mangler nødvendig kompetanse. I så fall plikter han å underrette rederiet om dette.⁷⁷

⁷⁵ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 6.7.4.3

⁷⁶ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.11

⁷⁷ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.3.3.11

2.5.4 Andres plikter knyttet til sjødyktighet etter skipssikkerhetsloven

Også andre enn rederiet og skipsføreren er pliktsubjekter i forhold til reglene om sjødyktighet i skipssikkerhetsloven. Dette reguleres i skipssikkerhetsloven § 20 (unntatt litra c) og d), disse regulerer forhold som ikke omfattes av det tradisjonelle sjødyktighetbegrepet), som lyder:

”Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at:

a) driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 11 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,

b) skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte og at lasting og lossing av skipet skjer på en sikker måte, jf. § 12 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,

[...]

e) vedkommende selv er behørig kvalifisert og har gyldig helseerklæring, jf. § 16 og § 17 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd til andre som har sitt arbeid om bord.”

Som det fremgår av bestemmelsens første ledd, så pålegger skipssikkerhetsloven § 20 de som arbeider om bord medvirkningsplikter tilknyttet de ulike forholdene som listes opp i litra a), b) og c). Det særegne med denne bestemmelsen er at en person som arbeider om bord kun pålegges en eller flere av disse pliktene dersom det *”følger av vedkommendes stilling”*.

Tanken bak dette er at de som arbeider med noe ofte har gode forutsetninger for å vurdere om sikkerhetstiltakene som er iverksatt er tilstrekkelige, samtidig som det er rimelig at de som beskyttes av tiltakene selv har en viss plikt til å medvirke til at tiltakene er gode nok.⁷⁸

Et eksempel på en slik plikt vil være plikten for en lastearbeider som opererer skipets lastebom til å si ifra til skipsfører dersom han oppdager svakheter i bommens konstruksjon som vil kunne gi brudd, eller dersom lastearbeidere ikke bruker påbudt verneutstyr. Kokken om bord har derimot ikke noe med lasting og lossing av skipet å gjøre, og dermed vil det heller ikke følge av hans stilling om bord på skipet at han skal følge med på og rapportere om svakheter eller feil tilknyttet dette.

Andre eksempler er plikten til å si ifra til skipsfører dersom det mangler verneutstyr e.l. som trengs til vedkommendes arbeidsoppgave, eller at man har problemer med å utføre det arbeidet man er pålagt.⁷⁹

§ 20, siste ledd åpner for forskriftsregulering fra Handels- og Næringsdepartementet⁸⁰. FOR 2000-08-04 nr 808: Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip er en av disse, se spesielt forskriftens kapittel 6 om medvirkningsplikter.

3 Sjøloven

Sjødyktighetsbegrepet benyttes som sagt ikke lenger eksplisitt i skipssikkerhetsloven, men er fortsatt å finne flere steder i sjøloven. Dette er den sentrale loven i norsk skipsfart. Den regulerer både offentligrettslige og privatrettslige forhold, og vi finner derfor sjødyktighetsbegrepet i både privatrettslige og offentligrettslige bestemmelser i sjøloven.

⁷⁸ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.4.3.10

⁷⁹ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.4.3.10

⁸⁰ Se FOR 2007-02-16 nr 171: Delegering av myndighet til Nærings- og handelsdepartementet, Miljøverndepartementet og Forsvarsdepartementet etter skipssikkerhetsloven og utpeking av tilsynsmyndighet

3.1 Skipsførers generelle sjødyktighetsplikt⁸¹

Skipsfører plikt til å sørge for skipets sjødyktighet fremgår av sjølovens § 131:

”§ 131. Skipets sjødyktighet

Skipsføreren skal før reisen begynner, sørge for at skipet er i sjødyktig stand, herunder at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert og i forsvarlig stand til mottakelse, befordring og bevaring av lasten. Skipsføreren skal påse at lasten blir behørig stuert, at skipet ikke blir overlastet, at dets stabilitet er betryggende, og at lukene blir forsvarlig lukket og skalket.

Under reisen skal skipsføreren gjøre det som står i dennes makt for å holde skipet i sjødyktig stand.”

Bestemmelsen gir først og fremst uttrykk for de offentligrettslige pliktene skipsfører er pålagt etter skipssikkerhetsloven kapittel 3.⁸² Plikten gjelder uavhengig av fraktform, jfr. de ulike fraktformene i sjøloven kapittel 13, 14 og 15.

Sjøloven 131 stiller videre krav til at skipet er *”i forsvarlig stand til mottakelse, befordring og bevaring av lasten”*. Dette er forhold som ikke reguleres av skipssikkerhetsloven kapittel 3. Dette omtales ofte som *’sjødyktighet i vid forstand’*, i *’relasjon til lasten’* eller *’lastedyktighet’*, og er redegjort for i kapittel 3.2.5.

Plikten innebærer ikke et garantiansvar for skipets sjødyktighet, skipsføreren skal *”sørge for”* og *”påse”* at skipet er sjødyktig, noe som stiller krav til en grad av aktsomhet. Det er lite forarbeider og rettspraksis rund hvilken grad av aktsomhet som kreves av skipsføreren, men Høyesteretts kjennelse i RT 1975 s. 897 klargjør til en viss grad hva som kreves i

⁸¹ NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 6.2.5

⁸² Norsk Lovkommentar til sjøloven, note 189

forbindelse med stuing. Kjennelsen gjaldt aktsomhetskravet etter den gamle sjøloven § 58, som tilsvarer § 131 i dagens sjølov. På side 898 uttaler førstvoterende:

”Byretten har i faktisk henseende lagt til grunn at domfelte gav supercargoen ordre om at skipets underrom skulle stues fullt, men at han intet foretok seg for å kontrollere at ordren ble utført. Jeg er enig i at det ikke kan forlanges at en skipsfører skal kontrollere at enhver ordre han gir, også blir fulgt opp. Når det imidlertid gjelder en så viktig forutsetning for skipets sjødyktighet som behørig stuing av lasten, kan det etter min mening ikke godtas som aktsomt at domfelte intet foretok seg utover å gi ordren til supercargoen. Aktsomheten skjerpes ved at supercargoen ikke hører til skipets besetning. Ved bedømmelsen av aktsomheten i den foreliggende situasjon kommer det videre inn i vurderingen at skipet førte en last – karbid - som kunne innebære eksplosjonsfare ved skader.”

Skipsføreren hadde gitt ordre om forsvarlig stuing, men ikke fulgt opp om denne ordren ble fulgt. Dette medførte at aktsomhetskravet ikke var oppfylt.

§ 131 andre ledd gjør det klart at plikten er kontinuerlig.

3.2 Sjødyktighet ved stykkgodstransport

3.2.1 Kort om stykkgodstransport

Stykkgodstransport foreligger når et skip (transportøren) frakter gods for flere selvstendige avsendere (sendere), og avtalen om dette er nedfelt i enten et sjøfraktbrev eller et konnossement. Skipet vil som regel gå i linjefart, dvs. i en fast rute.

3.2.2 Sjøloven kapittel 13

Etter sjøloven kapittel 13 gjelder en rekke privatrettslige regler konkret for stykkgodstransport. Reglene i kapitlet gjelder fart i visse områder⁸³, og gjelder ikke ved certepartier for hel- eller delbefraktning av skip, men for forholdet mellom transportør og konnossementshaver dersom det benyttes konnossement og dette bestemmer rettsforholdet mellom disse.⁸⁴ Reglene i kapitlet tilknyttet sjødyktighet er til en viss grad preseptoriske, det kan ikke avtales avvikende regler til skade for senderen. Transportøren har dog mulighet til å påta seg ansvar relatert til skipets sjødyktighet utover kapitlets krav.⁸⁵

Sjøloven § 262 regulerer transportørens plikt til å ivareta lasteeiers interesser, herunder andre ledd, som pålegge transportøren å sørge for at skipet er sjødyktig.

3.2.3 Sjøloven § 262

Sjøloven § 262 andre ledd lyder:

”Transportøren skal sørge for at det skip som brukes til transporten, er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet og at lasterom, kjøle- og fryserom og andre deler av skipet hvor godset lastes, er i forsvarlig stand til å motta, transportere og bevare godset.”

3.2.4 Forholdet til skipssikkerhetsloven

Ordlyden i sjøloven § 262 gir ingen anvisning på om sjødyktighetsbegrepet i bestemmelsen henviser til sjødyktighetsbegrepet slikt det er videreført i skipssikkerhetsloven, eller om det

⁸³ Se sjøloven § 252

⁸⁴ Se sjøloven § 253

⁸⁵ Se sjøloven § 254

legges opp til et selvstendig sjødyktighetsbegrep. Sjølovens forarbeider⁸⁶ og Norsk Lovkommentar til sjøloven⁸⁷ gjør det klart at skipet skal være ”*teknisk sjødyktig*” etter skipssikkerhetsloven kapittel 3.

Formålet med bestemmelsen er å sikre lasteeierens interesser. Dermed er skipets sjødyktighet kun viktig for eieren av lasten så lenge den har relevans for den aktuelle lasten. I de aller fleste tilfeller vil det være i lasteeierens interesse at skipet tilfredsstiller kravene i skipssikkerhetsloven, da dette indirekte vil verne mot lasteskade og sikre at lasten kommer frem i tide.

Dersom skipet mangler tilstrekkelig utlufting i maskinrommet slik at de som arbeider her på sikt vil utvikle lungeproblemer, vil dette være en typisk sjødyktighetsmangel etter skipssikkerhetsloven kapittel 3. Det samme kan sies dersom små mengder bunkers lekker fra skipet slik at miljøskade oppstår. Men hverken langsiktige helseskader eller miljøskader påvirker skipets evne til å frakte lasten trygt fra A til B.

Allikevel kan man risikere at disse manglene resulterer i forvaltningstiltak etter skipssikkerhetsloven §§ 52, 53 og 54. Disse vil kunne resultere i tidstap som medfører at transportøren ikke klarer å oppfylle sine plikter etter transportavtalen, og dermed må man kunne legge til grunn at alle kravene etter skipssikkerhetsloven kapittel 3 må være oppfylt, uansett om disse ivaretar lasteeierens interesser eller ikke.

3.2.5 Sjødyktighet i vid forstand

Sjødyktighetsbegrepet slik det kommer til uttrykk i sjøloven § 262 omfatter mer enn sjødyktighetsbegrepet slik det er videreført i skipssikkerhetsloven, jfr. ”*lasterom, kjøle- og fryserom og andre deler av skipet hvor godset lastes, er i forsvarlig stand til å motta, transportere og bevare godset.*”

⁸⁶ NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs, s. 28

⁸⁷ Norsk Lovkommentar til sjøloven, note 462

Dette omtales ofte som sjødyktighet i vid forstand, eller lastedyktighet,⁸⁸ og innebærer ikke bare at skipet skal være sjødyktig i tradisjonell forstand, men også at den aktuelle lasten skal kunne fraktes til bestemmelsesstedet uten skade eller tap. Skipet skal betraktes som et flytende lager.⁸⁹ Bestemmelsen må sees i lys av lasteierens interesser, hvor det at lasten ikke skades eller går tapt under transport er blant de viktigste.

I RT 1975 s. 61 gjøres det kort rede for sjødyktighet i vid forstand i forhold til bestemmelser i den nå opphevede konnossementsloven. Disse bestemmelsene hadde i det vesentlige samme innhold som sjøloven § 262, og vernet i likhet med § 262 lasteierens interesser. I dommen uttaler Høyesterett på side 65:

”Det finnes i lovgivningen ingen alminnelig definisjon av begrepet sjødyktighet. Det nyttes i flere lover, og innholdet av begrepet må avgjøres i relasjon til den enkelte lovbestemmelse. Når begrepet brukes i konnossementloven, nyttes det i forhold til lasten som skal trygges mot sjøens farer. Ikke enhver bagatellmessig feil kan dog komme i betraktning og lede til karakteristikken usjødyktighet, og det må være gjenstand for et konkret skjønn om et skip er sjødyktig. Jeg viser i denne forbindelse til høyesterettsdom i Rt-1973-977, førstvoterendes uttalelse på side 980, og til Den amerikanske høyesteretts uttalelse i den sak – saken Racer – som er inntatt i 1960 AMC side 1503 flg., hvor det sies at « the standard is not perfection, but reasonable fitness », og hvor det tales om et skip som er « reasonably suitable for her intended service ». Jeg føyer til at Amerikas Forende Stater ikke har tiltrådt Haagkonvensjonen, men det er på det rene at landet har en tilsvarende lovgivning.”

Eksempler på sjødyktighet etter sjøloven § 262 er mangler rengjøring av tanker som fører til skade på kornlast⁹⁰, eller gal temperatur på fryserom som fører til at iskrem smelter. Dette er forhold som ikke omfattes av sjødyktighetskravene i skipssikkerhetsloven kapittel 3.

⁸⁸ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., s. 271

⁸⁹ Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar, s. 104

⁹⁰ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., s. 271

Rettspraksis gir eksempler på hva som er å anse som sjødyktighet i vid forstand. Dagens sjølov (sjøloven av 1994), avløste lov om sjøfarten (sjøloven av 1893). Den gamle loven hadde i § 118 tredje ledd en bestemmelse som gjelder reisebefraktning, men med innhold tilsvarende dagens sjøloven § 276 andre ledd. Konnossementsforhold var tidligere regulert i konnossementsloven § 4, jfr. § 3 punkt 1, som også hadde liknende innhold. Dermed vil praksis rundt disse paragrafene kunne være relevant.

RT 1975 s. 61 gjaldt et overmalt peilerør som ved en feil fra mannskapets side ble fylt med ferskvann da skipet skulle ta inn ferskvann. Peilerøret var tilknyttet lasterommet, og lasten ble vannskadet. Problemstillingen var om denne overmalingen medførte at skipet var sjøudyktig etter konnossementslovens regler, herunder om krav til bemanning var oppfylt. Høyesterett kom frem til at det hverken forelå sjøudyktighet som følge av overmalingen eller mangel på kvalifisert mannskap.

3.2.6 Forholdet til mangelfull stuing

Manglende lastedyktighet må avgrenses mot mangelfull stuing.

Som eksempel kan man nevne oljetønner som stues med tyngre last på toppen, noe som igjen resulterer i at tønnene springer lekk. Man kan anføre at et skilledekk mellom de ulike lastetyper ville hindret skaden, og at dette er en mangel ved skipet som medfører at skipet ikke er å anse som lastedyktig. Allikevel kunne man unngått skaden dersom man stuet lasten slik at den tunge lasten lå nederst. Skaden på tønnene et resultat av mangelfull stuing, ikke mangler ved selve skipet, og dermed heller ikke manglende lastedyktighet.⁹¹

Et annet eksempel er last som stues for tett, slik at kjølesystemet på skipet ikke fungerer optimalt. Her er skipet i seg selv i stand til å frakte lasten, men mannskapet velger å stue lasten slik at skipet ikke klarer å kjøle lasten tilstrekkelig, og det oppstår lasteskade. Dette må betraktes som mangelfull stuing.⁹²

⁹¹ Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar, s. 108

⁹² Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar, s. 109

Generelt sett må man kunne si at mangelfull stuing foreligger der mannskapet, på tross av at skipet muliggjør stuing som ikke skade på eller tap av godset, velger en løsning som resulterer i skade eller tap.⁹³

Dersom skipet er så dårlig stuert at det utgjør et brudd på skipssikkerhetsloven § 12 er det derimot snakk om sjødyktighet, se kapittel 2.4.4.

3.2.7 "Sørge for"-plikten

Etter sjøloven § 262 andre ledd plikter transportøren å "*sørge for*" at skipet er sjødyktig etter bestemmelsen. Dette er, i likhet med skipsførerens plikt etter sjøloven § 131, en aktsomhetsplikt. Transportøren pålegges heller ikke her et garantiansvar for skipets sjødyktighet.

Transportøren er den som har ansvaret for å utføre transporten etter transportavtalen, og det er derfor naturlig at plikten påhviler ham.

Plikten gjelder under hele fraktperioden.

Når det gjelder graden av aktsomhet som kreves av transportøren i § 262 andre ledd, vil de typiske momenter ved culpaansvar i erstatningsretten ha relevans.

Først og fremst vil mulige handlingsalternativer kunne tale for at plikten ikke er overholdt. Transportøren har f.eks. unnlatt å utbedre en feil ved lasterommets kjølesystem som oppstår på reisen selv om han har tilgjengelige reservedeler på skipet, fordi han vil spare arbeid og penger. Er ikke reservedelene tilgjengelige, og vedlikeholdet av kjølesystemet før feilen oppstod har vært tilfredsstillende, vil dette stille seg annerledes fordi handlingsalternativet ikke foreligger.

Risikoens størrelse har også betydning. Transportøren oppdager f.eks. større sprekkdannelse i skroget inn mot lasterommet, noe som enhver forstår at kan resultere i at

⁹³ Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar, s. 109-110

hele lasten går tapt under reisen dersom skroget begynner å lekke. Lar han være å gjøre noe med det taler dette for at aktsomhetsplikten ikke er overholdt.

Det er også mulig at transportøren har fremkalt en sjødyktighetsmangel ved slurvete opptreden, noe som også trekker i retning av brudd på aktsomhetsplikten. Lasterommet er f.eks. tilsølt av giftige kjemikalier som ikke har vært sikret tilstrekkelig, og en senere kornlast skades fordi lasterommet ikke har blitt vasket før lasting.

Dersom krav etter skipssikkerhetsloven kapittel 3 ikke er oppfylt, vil dette kunne tale for at transportørens sjødyktighetsplikt ikke overholdt. Transportøren unnlater f.eks. å utbedre sjødyktighetsmangler som påpekes etter offentlig kontroll, unnlater å stille skipet til pålagt offentlig kontroll fordi han vet det ikke tilfredsstiller kravene etter kapittel 3, eller ansetter en person med manglende påkrevde sertifikater og kompetanse.

Også internasjonal rettspraksis og juridisk litteratur vil kunne bidra til å klargjøre innholdet i aktsomhetsplikten etter sjøloven § 262, jfr. kapittel 3.2.10.

Aksomhetsplikten kan ikke sees oppfylt ved rent overfladiske inspeksjoner eller dersom transportøren ”gambler” på at skipet er sjødyktig.⁹⁴ Det forventes at han handler slik en ansvarlig og gjennomsnittlig person ville gjort, og i tillegg at han benytter seg av den spesialkunnskapen som han besitter i kraft av sin stilling.⁹⁵ Videre vil et eldre skip stille strengere krav til undersøkelser enn et nytt. Det samme gjelder dersom skipet har ligget i opplag.⁹⁶ Har skipet fått en skade på en tidligere reise, forventes det at skaden inspiseres nøye⁹⁷, og kunnskap oppnådd på grunnlag av tidligere skade er relevant for graden av undersøkelse som kreves ved ny liknende skade.⁹⁸

⁹⁴ Carl-Gustav Björkelund, *Sjövärdighet och ansvar*, s. 150

⁹⁵ Carl-Gustav Björkelund, *Sjövärdighet och ansvar*, s. 150

⁹⁶ Carl-Gustav Björkelund, *Sjövärdighet och ansvar*, s. 151

⁹⁷ Carl-Gustav Björkelund, *Sjövärdighet och ansvar*, s. 151

⁹⁸ Carl-Gustav Björkelund, *Sjövärdighet och ansvar*, s. 153

3.2.8 Sjøloven § 276

Oppstår det skade på eller tap av lasten som følge av feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen han svarer for, kan transportøren bli ansvarlig etter sjøloven § 275 første ledd. Dette medfører at pliktbrudd etter sjøloven § 262 vil kunne utløse ansvar.

Sjøloven § 276 inneholder viktige unntak fra § 275, men gjelder ikke ved avtale om sjøtransport i innenriks fart i Norge, jfr. § 276 tredje ledd. Transportøren er etter § 276 første ledd vilkår ikke ansvarlig for tap ved brann, eller feil eller forsømmelse ved navigasjon eller behandling av skipet. Dersom han selv eller noen han svarer for ikke utviser tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisesens begynnelse, vil derimot ikke disse unntakene kunne påberopes, jfr. bestemmelsens andre ledd:

”Transportøren er likevel ansvarlig for tap som følge av sjødyktighet som skyldes at transportøren selv eller noen transportøren svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisesens begynnelse. Bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist, påhviler transportøren.”

Det må være årsakssammenheng mellom sjødyktigheten og tapet, jfr. ordlyden *”tap som følge av”*.

Med sjødyktighet siktes det i likhet med sjøloven § 262 også her til sjødyktighet etter skipssikkerhetsloven og i lastedyktighet.⁹⁹

3.2.9 Opprinnelig sjødyktighet, læren om 'seaworthiness by stages'

Sjødyktigheten må foreligge ved reisesens begynnelse. Dersom det senere på reisen oppstår sjødyktighet, hindrer ikke dette anvendelse av unntakene i sjøloven § 276, første ledd.

⁹⁹ Norsk Lovkommentar til sjøloven, note 501, samt Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg, s. 271

Et eksempel for å illustrere dette er dårlig ettersyn og vedlikehold på skipets generator. Generatoren slutter å fungere. Dermed blir ikke lenger fryserommets elektriske kjølesystem forsynt med strøm, som igjen medfører at temperaturen blir for høy under reisen. Sjøudyktigheten manifesterer seg her etter reisens begynnelse, men forelå allerede før skipet gikk fra havn. Skipet er dermed opprinnelig sjøudyktig.

Et annet eksempel er der skipet feilnavigeres av en los og grunnstøter halvveis på reisen, hvorpå fryserommets kjølesystem skades, og temperaturen blir for høy. Her forelå ikke sjøudyktigheten ved reisens begynnelse.

Det kan være uklart hva som ligger i *"reisens begynnelse"*. Et skip vil ofte være innom flere havner før det kommer frem til bestemmelsesstedet, f.eks. fra havn A til havn B til havn C før det kommer frem til havn D der lasten til lasteieren skal leveres. Problemstillingen blir da om *"reisen"* begynner kun ved avgang fra havn A, eller fra A til B, B til C, og C til D.

Det siste eksempelet kalles læren om 'seaworthiness by stages'. Læren nevnes i RT 1929 s. 1081:

"Jeg skal først bemerke at meget taler for den opfatning, at i relasjon til spørsmålet om usjødyktighet bør enhver avgang fra en havn ansees som en ny reise. Denne opfatning antas at gjøre sig gjeldende i tysk rett (Pappenheim: Handbuch des Seerechts, utgaven 1918 side 140) og i engelsk rett (Scrutton: On Charterparties and bills of lading, utgaven 1923 side 97). Vil man legge denne opfatning til grunn, skulde det efter det foran anførte være noksa klart at klausulen ikke dekker rederens ansvar, idet skaden som bevirket sjødyktighet var konstatert før avgangen fra Immingham."

Dommen åpner for at det er plass for en slik lære i norsk rett, men konkluderer ikke. Denne dommen er nå gammel, og læren har aldri blitt klart godtatt i norsk rett etter dette.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., s. 272

Dermed bør læren om at kun én opprinnelig havn kan være startpunktet for reisen legges til grunn.

Videre er det uklart når skipet har påbegynt reisen fra opprinnelseshavnen. Som eksempel er bare akterenden av et skip er løsnet fra fortøyningene, og en slepebåt snur akterenden mens skipet fortsatt er fortøyd i front. Dette resulterer i en skade på skipet som igjen gjør skipet sjøudyktig. Er reisen påbegynt? Amerikansk rett svarer ved dissens bekreftende på dette, og det ble vektlagt at fortøyningen i front hovedsaklig var et hjelpemiddel i snuprosessen. Skipets maskin var i gang, bemanningen om bord, og skipet var klar for reisen.¹⁰¹

Dersom skipet kun bytter laste- eller liggeplass, vil neppe reisen være påbegynt.¹⁰²

3.2.10 "Tilbørlig omhu"

Transportøren eller noen han svarer for må utvise "*tilbørlig omhu*" når det gjelder å sørge for at skipet var opprinnelig sjødyktig. Denne skjønnspregede standarden tilsvarer Haag-Visby-reglenes krav om "due diligence".¹⁰³

Lasteeieren er pålagt bevisbyrden for at "*tilbørlig omhu*" er utvist.

Først og fremst er "*tilbørlig omhu*" en aktsomhetsstandard. Dette fremgår av RT 1997 s. 1477 på s. 1488:

"Etter tredje ledd foreligger under enhver omstendighet ansvar dersom skaden var en følge av at skipet var sjøudyktig ved reisens begynnelse, og dette skyldtes mangel på aktsomhet fra bortfrakter eller noen han svarer for."

¹⁰¹ Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar, s. 198

¹⁰² Carl-Gustav Björkelund, Sjövärdighet och ansvar, s. 198

¹⁰³ Haag-Visby-reglene, artikkel III

Det er naturlig å sammenlikne denne aktsomhetsplikten med transportørens plikt til å "sørge for" skipets sjødyktighet etter sjøloven § 262. Både de gamle Haag-reglene Haag-Visby-reglene ble inkorporert i norsk rett, og i disse ble det stilt krav til "due diligence" i relasjon til virkeområdet både for sjøloven § 262 og § 276. Ved inkorporeringen fikk den nå opphevede konnossementsloven og den gamle sjøloven bestemmelser med enten ordlyden "sørge for" eller "tilbørlig omhu" der konvensjonene stilte krav om "due diligence". Med grunnlag i dette er aktsomhetsstandarden "tilbørlig omhu" og "sørge for" innholdsmessig den samme.

Dette fører til at rettspraksis, forarbeider og juridisk litteratur i tilknytning til "sørge for"-plikten etter sjøloven § 262 vil kunne ha relevans for kravet om "due diligence"/"tilbørlig omhu", og omvendt. Se derfor det som er sagt generelt om "sørge for"-plikten etter sjøloven § 262 foran.

Innholdet i aktsomhetsstandarden "tilbørlig omhu" kan illustreres med noen eksempler fra rettspraksis.

I RT 1997 s. 1477 hadde en kombinert motor og generator slitt seg under dårlig vær, og slått hull på en vingtank. Dette førte til at vann strømmet inn i lastrommet slik at lasten ble skadet. Problemstillingen var om sikringen av den kombinerte motoren og generatoren tilfredsstilte kravet til "tilbørlig omhu" i sjøloven av 1893 § 118 tredje ledd. Konklusjonen på side 1490 var:

"Det knytter seg atskillig tvil til bevisvurderingen i denne saken. Bevisbyrden påhviler imidlertid bortfrakteren, og det må påligge ham å sikre bevis for hvordan lasten var sikret. At det var tale om ansvar, var tidlig på det rene. I denne saken burde bevissikring vært foretatt på et tidligere tidspunkt og på en bedre måte enn det som ble gjort. Tvil som måtte oppstå om kjettingene og festepunktene for disse, må under disse omstendigheter gå ut over bortfrakteren. Min konklusjon må bli at det ikke er ført tilstrekkelig bevis etter sjøloven § 118 tredje ledd for at den store maskinen var forsvarlig sikret, og at skipet var sjødyktig ved avreise fra Hordvikneset."

Konklusjonen illustrerer også betydningen av at bevisbyrden påhviler transportøren. Her klarte ikke transportøren å føre tilstrekkelig bevis for at sikringen var god nok, og tvilen gikk ut over han.

I RT 1976 s. 1002 ble en brannfarlig last med sisal antent, og lasten skadet. Forsikringsselskapet hevdet en defekt strømkabel brukt til belysning under lastearbeidet antente lasten, og at dette var sjøudyktighet rederiet hadde ansvaret for etter konnossementsloven. Rederiet hevdet på sin side at brannen oppstod som følge av lastearbeidernes røyking, altså ikke sjøudyktighet, og dermed heller ikke ansvar for rederiet etter konnossementsloven. På side 1008 uttaler Høyesterett om strømkabelen:

”Jeg finner under enhver omstendighet å måtte legge til grunn at det verken av bortfrakteren eller de folk han hefter for, er utvist mangel på tilbørlig omhu når det gjelder et mulig brudd på eller annen mulig feil ved kabelen.

Jeg innskyter i denne forbindelse at jeg er enig med rederiet i at kabelbrudd som inntreffer under en arbeidsoperasjon, ikke uten videre medfører sjøudyktighet. Skade på kabler er noe som jevnlig inntreffer under laste- og lossearbeid. Først når det nyttes en kabel som på forhånd er skadet, kan det – slik jeg ser det – bli spørsmål om sjøudyktighet av denne grunn.

Om kontrollen med de lamper og kabler som ble brukt under laste- og lossearbeid for å gi lys til lasterommene, er det opplyst at skadet utstyr ble ettersett og reparert av skipets elektriker. Slikt utstyr ble brakt til hans verksted, mens det som var i orden, ble anbrakt i et skap inntil neste gangs bruk. Jeg må gå ut fra at dette er den vanlige rutine på skip av denne art, og at det er en forsvarlig rutine. Jeg antar ikke at det kan kreves en slik inspeksjon og kontroll av lamper og kabler at mangler overhodet ikke kan forbli uoppdaget. Jeg må videre gå ut fra at rutinen ble gjennomført på forsvarlig vis. Det er intet grunnlag for å anta noe annet. Og da må etter min mening rederiet ha oppfylt den bevisbyrde som konnossementslovens § 4 nr. 1 på dette punkt pålegger bortfrakteren.”

3.2.11 Avhjelp underveis

Selv om skipet er opprinnelig sjøudyktig, gjelder det et unntak dersom denne sjøudyktigheten kan tenkes å ville avhjulpet under reisen.

RT 1975 s. 61, som nevnt i kapittel 3.2.5, illustrerer:

”Til dette kommer at det ved reisens begynnelse med full grunn måtte kunne regnes med som sannsynlig at den mangel som her forelå, ville bli avhjulpet eller nøytralisert under reisen ved midler som skipet hadde til rådighet. Også av denne grunn kan skipet da ikke anses som sjøudyktig ved reisens begynnelse. Jeg viser i denne forbindelse til det synspunkt som er lagt til grunn i den norske høyesterettsdom om Urd II i Rt-1920-131, i dommen fra Sveriges Högsta Domstol om Pagensand, jfr. ND-1956-175, særlig side 176, og i den amerikanske appellretts dom om fartøyet Iristo, referert i 1943 AMC side 1043, særlig side 1049, hvor det også gjengis en uttalelse fra en engelsk høyesterettsdom.

Om bord i fartøyet fantes det verkstedstegninger som viste skipets rørsystem. Det er i saken uklart om det om bord også fantes et riss som viste peilerørene og hvilken funksjon det enkelte peilerør hadde. Ved å bruke verkstedstegningene ville dog skipets offiserer og mannskap, om de var i tvil, sikkert kunne bringe på det rene hvilken funksjon det enkelte peilerør hadde. Til dette kommer, og det legger jeg vesentlig vekt på, at skipets båtsmann som tidligere i lengre tid hadde vært tømmermann og hadde forestått peilingene, hadde full oversikt over hvor de enkelte peilerør førte hen, og kunne gi opplysninger om det. Det er opplyst i saken at båtsmannen to ganger gikk peilerunden sammen med den nye tømmermannen og instruerte ham om peilerørene. Ved reisens begynnelse måtte det således regnes med at skipets folk, om de var i tvil, ville benytte seg av tegningene og båtsmannens kunnskaper om peilerørene.”

Høyesterett bygger sine synspunkter på og henviser til andre dommer, bl.a. RT 1920 s. 131.

RT 1920 s. 131 gjaldt opprinnelig sjøudyktighet i forhold til et forlist dampskip.

Dampskipets mannskap hadde ikke skalket lukene til kullagrene, noe som resulterte i at disse ble fylt med vann på reisen slik at skipet forliste. Problemstillingen var om denne

forsømmelsen var å regne som opprinnelig sjødyktighet. Nederst på side 132 i dommen uttaler førstvoterende:

”Naar skibet i nærværende tilfælde forulykket, var dette efter min mening ikke foraarsaket ved, at skibet var usjødugt ved reises begyndelse, men ved besætningens forsømmelige forhold, idet den ikke i tide sørget for, at det i sig selv sjødugtige skib blev gjort klart til at møde de forhold, som man maatte være forberedt paa, naar skibet kom i aapen sjø.”

Den manglende skalkingen av lukene var altså å anse som en forsømmelse fra besetningens side, og ikke en sjødyktighetsmangel ved skipet selv.

3.3 Reisebefraktning

Reisebefraktning foreligger der bortfrakteren påtar seg å frakte en viss mengde last fra A til B med skip, og befrakteren påtar seg å betale frakt for dette, samt å levere lasten til skipet.¹⁰⁴ I motsetning til avtale om stykkgodsbefraktning er reisebefraktningsavtalen som regel knyttet opp til ett konkret skip.

3.3.1 Deklaratorisk bakgrunnsrett

Reisebefraktning reguleres særskilt i sjøloven kapittel 14. Etter sjøloven § 321 tredje og fjerde ledd gjelder reglene avtaler om befraktning av skip i innenriks fart i Norge, samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige. Reglene gjelder også når norsk rett kommer til anvendelse.

Sjøloven § 327 stiller krav til skipets sjødyktighet, men det er full avtalefrihet på dette punktet, jfr. sjøloven § 322 første ledd, som lyder:

¹⁰⁴ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., kap. 15.1

”Bestemmelsene i dette kapittel gjelder ikke for så vidt annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller av handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene.”

Men det gjelder en rekke unntak fra dette, jfr. sjøloven § 322 andre til fjerde ledd.

Etter § 322 andre ledd er reglene i sjøloven § 347 om lasteskade og deler av sjøloven § 501 om foreldelse preseptoriske til fordel for avlaster, reisebefrakter eller mottaker ved norsk eller internordisk fart. § 347 henviser til reglene om stykkgodstransport, og regelen i sjøloven § 276 tredje ledd om at § 276 ikke gjelder innenriks fart i Norge er tilsidesatt.

Videre slår sjøloven § 322 andre ledd fast at innenriks fart i Sverige, Danmark og Finland reguleres av loven i det landet befordringen finner sted. Alle disse landene har også preseptorisk lovgivning til fordel for reisebefrakter.¹⁰⁵

Sjøloven § 322 tredje og fjerde ledd regulerer preseptivitet i tilknytning til konnossement.

Når deklarasjoniske regler åpner for kontraktsfrihet, vil kravene til skipets sjødyktighet ved reisebefraktning stort sett alltid følge av certepartiet, dvs. fraktavtalen mellom partene. Disse certepartiene er som regel internasjonalt anerkjente standardavtaler.

Ansvarsfraskrivelse fra det den deklarasjoniske bakgrunnsretten i sjøloven, enten denne fraskrivelsen inngår i et certeparti eller ikke, må komme helt klart til uttrykk. Dette fremgår av RT 1929 s. 1081 på side 1084:

”Men det er paa det rene at en saadan fraskrivelse maa være gitt helt klart uttrykk, saa det ikke kan være tale om tvil angaaende ansvarsfraskrivelsens rekkevidde.”

3.3.2 Sjøloven § 327

Sjøloven § 327 lyder:

¹⁰⁵ NOU 1993: 36 s. 59

”Reisebortfrakteren skal sørge for at skipet er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet, og at lasterom, kjøle- og fryserom og alle andre deler av skipet hvor gods lastes, er i forsvarlig stand til mottakelse, befordring og bevaring av godset.”

Skipet må være sjødyktig etter skipssikkerhetsloven kapittel 3, jfr. kapittel 3.2.4. Videre må skipet være lastedyktig, jfr. kapittel 3.2.5.

Også her er bortfrakteren pålagt å *”sørge for”* at skipet er sjødyktig, altså er bortfrakter også her pålagt en aksomhetsplikt, og ikke en sjødyktighetsgaranti. Det som er sagt om *”sørge for”*-plikten i forbindelse med sjøloven § 262 gjelder også her.

Når det gjelder inntredelsestidspunktet for denne plikten, er det knyttet opp til når skipet er lasteklart, jfr. *”mottakelse”* i sjøloven § 327, samt § 322.¹⁰⁶

Plikten er også kontinuerlig, den gjelder hele fraktperioden.¹⁰⁷

3.3.3 Tolkning av reisecertepartier

Pga. deklatoriske regler og kontraktsfrihet blir rettskildebildet i tilknytning til sjødyktighet noe annerledes ved reisebefraktning enn mange andre deler av sjøretten. Her vil fraktavtalen, som regel et reisecerteparti, være den primære rettskilde. Certepartiet må tolkes i tråd med alminnelige prinsipper for kontraktstolkning.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Norsk Lovkommentar til sjøloven, note 642

¹⁰⁷ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., s. 346

¹⁰⁸ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., kap. 1.43

I korte trekk innebærer dette at ordlyden i certepartiet tolkes i tråd med vanlig språkforståelse innenfor det aktuelle fagfelt, såkalt objektiv tolkning. Har bortfrakter og befrakter lagt en annen forståelse til grunn seg i mellom vil dette vektlegges, såkalt subjektiv tolkning. Ved subjektiv tolkning vil partenes forhandlinger og opptreden kunne tillegges vekt. Der det ikke lar seg gjøre å slå fast hva partene har ment, og ordlyden gir få eller ingen føringer, vil deklarasjonsrett kunne anvendes.¹⁰⁹

Det finnes et stort utvalg av internasjonalt anerkjente reisecertepartier, derfor vil kun noen av disse omtales kort her for å illustrere variasjonen i reguleringen av sjødyktighet. I tillegg inntas det ofte en rekke spesialklausuler i de ulike certepartiene.

3.3.4 Eksempler på regulering av sjødyktighet i ulike reisecertepartier

3.3.4.1 Gencon

Gencon er blant de hyppigst brukte reisecertepartiene, og er beregnet for mange ulike typer last.

Certepartiets del II, klausul 2 regulerer krav til sjødyktighet, og lyder:

“The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.

And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any

¹⁰⁹ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., kap. 1.43

other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.”

Klausulen innebærer en svært vid ansvarsfraskrivelse for bortfrakter når det gjelder skipets sjødyktighet. Høyesterett argumenterte i RT 1992 s. 1157 for en streng tolkning av de vide ansvarsfraskrivelserne i klausul 2 på side 1161:

”Gencon er en certepartiformular som visstnok skriver seg fra 1915, og som har vært meget anvendt i internasjonale befraktningsforhold. Ansvarsfraskrivelsen i klausul 2 i certepartiet er meget omfattende, og fører til en sterk begrensning av det ansvaret rederiet ellers ville hatt. Det er derfor lagt til grunn at denne ansvarsfraskrivelsen bør tolkes strengt, jf Rt-1961-1334, Brækhus: Rederens Husbondsansvar side 319 og Gram: Fraktavtaler og deres tolkning 4 utg 1977 209. Tolkningen av klausulen i forhold til det spørsmålet som er aktuelt i denne saken må skje med dette som bakgrunn.”

3.3.4.2 Asbatankvoy

Asbatankvoy er det hyppigst brukte reisecertepartiet for tankskip. Det er opprinnelig tiltenkt frakt av olje- og petroleumsprodukter, men brukes også ofte ved frakt av kjemikalier og vegetabiliske oljer.¹¹⁰

Sjødyktighet reguleres i certepartiets del II, klausul 1. Denne lyder:

“The vessel, classed as specified in Part I hereof, and to be so maintained during the currency of this Charter, shall, with all convenient dispatch, proceed as ordered to

¹¹⁰ <http://www.intertanko.com/upload/WeeklyNews/IntroLetterASBACHEMVOY.doc>

Loading Port(s) named in accordance with Clause 4 hereof, or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and being seaworthy, and having all pipes, pumps and heater coil's in good working order, and being in every respect fitted for the voyage, so far as the foregoing conditions can be attained by the exercise of due diligence, perils of the sea and any other cause of whatsoever kind beyond the Owner's and / or Master's control excepted, shall load (always afloat) from the factors of the Charterer a full and complete cargo of petroleum and / or its products in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her bunker fuel, consumable stores, boiler feed, culinary and drinking water, and complement and their effects (sufficient space to be left in the tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall forthwith proceed, as ordered on signing Bills of Lading, direct to the Discharging Port(s), or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo. If heating of the cargo is requested by the Charterer, the Owner shall exercise due diligence to maintain the temperatures requested.”

Klausulen er omfattende, men stiller det typiske krav til tilbørlig omhu og skipets sjødyktighet i vid forstand, dvs. i relasjon til lasten.

Videre følger det av certepartiets del II, klausul 18:

“The Owner shall clean the tanks, pipes and pumps of the Vessel to the satisfaction of the Charterer's Inspector. The Vessel shall not be responsible for any admixture if more than one quality of oil is shipped, nor for leakage, contamination or deterioration in quality of the cargo unless the admixture, leakage, contamination or deterioration results from

a) unseaworthiness existing at the time of loading or at the inception of the voyage which was discoverable by the exercise of due diligence”

Her pålegges befrakteren ansvar ved ulike lasteskader forårsaket av opprinnelig sjøudyktighet dersom den aktuelle sjøudyktigheten kunne oppdages ved utviselse av tilbørlig omhu.

Et omfattende unntak fra klausul 1 finnes i klausul 19:

” The Vessel, her Master and Owner shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder, arising from:

[...]

unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of the Owner to make the Vessel seaworthy or to have her properly manned, equipped and supplied”

Bortfrakteren er altså ikke ansvarlig for tap eller skade som skyldes sjøudyktighet, med mindre dette skyldes at han selv ikke har utvist tilbørlig omhu.

3.4 Tidsbefraktning

Tidsbefraktning innebærer at bortfrakteren stiller et bestemt skip til disposisjon i et avtalt tidsrom, og utfører de reiser befrakteren beordrer. Vederlaget befrakter betaler for dette beregnes etter tidsbruk, og ikke lastemengde.¹¹¹

3.4.1 Deklaratorisk bakgrunnsrett

¹¹¹ Falkanger og Bull, Sjørett, 7. utg., kap. 13.13

I likhet med reisebefraktning er tidsbefraktning regulert i sjøloven kapittel 14, og reglene er etter sjøloven § 322 deklarasjoniske på samme måte som reisebefraktning, med unntak av § 322 andre ledd, som kun gjelder reisebefraktning. Med andre ord er det større grad av avtalefrihet ved tidsbefraktning enn ved reisebefraktning, herunder bruk av tidscertepartier.

Det deklarasjoniske sjødyktighetskravet i tidsbefraktning finnes i sjøloven § 372 andre og tredje ledd, som lyder:

”Ved leveringen skal tidsbortfrakteren sørge for at skipets tilstand, påbudte sertifikater, bemanning, proviantering og øvrige utrustning oppfyller de krav som stilles i alminnelig fraktfart i det fartsområdet befraktningsavtalen angir.

Skipet skal dessuten ha nok brensel om bord til at det kan nå nærmeste brukbare bunkringshavn. Tidsbortfrakteren skal overta brenselet og betale for det etter prisen i denne havn.”

Både ved stykkgodstransport og reisebefraktning vil avtalen være knyttet primært til en bestemt reise og et bestemt reisegods, noe som gir godt grunnlag for å stille krav til skipets sjødyktighet.

Siden avtalen i tidsbefraktning knytter seg til et tidsrom, og skipet vil kunne bli beordret til en rekke reiser i ulike fartsområder med befordring av ulike godstyper innefor dette tidsrommet, vil en regulering av skipets sjødyktighet bli annerledes enn ved de andre befraktningsformene.

Også her må skipet være sjødyktig etter skipssikkerhetsloven kapittel 3, jfr. kapittel 3.2.4.

3.4.2 Fartsområdet

Ordlyden ”*alminnelig fraktfart i det fartsområdet befraktningsavtalen angir*” er et utslag av det som er sagt ovenfor. Dette presiserer at at spesielle fartsområder eller fartsformer vil være på befrakterens regning.¹¹²

Dette innebærer begrensinger for bortfrakters plikter på to måter. For det første vil bare skipet bare måtte takle de forholdene som er typiske i det angitte fartsområdet. Skipet må f.eks. ikke kunne bryte is dersom fartsområdet er angitt til tropiske farvann, eller tåle svært kraftige stormer dersom det angitte fartsområdet aldri er utsatt for dette. For det andre vil det bare være de typiske fraktformene i dette området skipet skal være egnet for. Skal man f.eks. transportere skjør last som ikke er vanlig å frakte i det angitte fraktområdet pga. store bølger, må befrakteren anskaffe og betale for de økte kostnadene dette medfører for bortfrakteren.

I denne sammenheng er det selvsagt i bortfrakters plikter blir minst omfattende dersom avtalen angir et så begrenset fartsområde som mulig, da fartsområdet som angis i avtalen setter grenser for hvilke fartsformer skipet skal være egnet for. Videre vil også bortfrakters plikter bli lite omfattende dersom det angitte fartsområdet har et så ubetydelig farebilde som mulig, og få alminnelige typer fraktfart.

§ 372 stiller også særskilt krav til sertifikater, og gjenspeiler en faktisk utvikling innen skipsfart der enkelte fartsområder påkrever spesielle sertifikater. Dette antas å være i overenstemmelse med engelsk og amerikansk rettspraksis.¹¹³

Det som gjelder tolkning av reisecertepartier, se kapittel 3.3.3, gjelder også for tidscertepartier.

¹¹² NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs, s. 84

¹¹³ NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs, s. 83

3.4.3 "Sørge for"-plikten

Sjøloven § 372 andre ledd pålegger bortfrakteren "*ved leveringen*" en plikt til å "*sørge for*" at de nevnte forholdene oppfyller de krav som stilles i alminnelig fraktfart i det fartsområdet befraktningsavtalen angir. Dette er i likhet med de andre fraktformene en aksomhetsplikt, og det som er sagt om denne plikten i forbindelse med sjøloven § 262 gjelder også her.

Først er det etter ordlyden uklart om "*ved leveringen*" kun innebærer at skipet skal oppfylle bestemmelsens sjødyktighetskrav ved leveringstidspunktet, eller om det innebærer en plikt til å holde skipet konstant sjødyktig etter bestemmelsen under hele avtaleforholdet. Sjøloven § 384 gjør det klart at plikten er kontinuerlig:

"Holdes skipet ikke i sjødyktig og for øvrig kontraktsmessig stand, eller utføres reisene for sent, eller foreligger annet kontraktsbrudd på tidsbortfrakterens side[...]"

3.4.4 Brensel

Sjøloven § 372 tredje ledd stiller krav til brensel¹¹⁴ Kravet stammer fra kontraktspraksis, der det er vanlig at skipet skal leveres med nødvendig brensel. Ved svært kortvarige avtaler hender det at fraktavtalen innebærer en løsning der skipet leveres med tilstrekkelig brensel for hele avtaleperioden, og befrakteren betaler kun for brukt brensel ved fraktperiodens slutt.

¹¹⁴ NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs, s. 84

Ordlyden ”*nærmeste brukbare bunkringshavn*”. Etter forarbeidene siktes det til nærmeste havn det er praktisk mulig å bunkre, på tross av at denne kanskje ikke er den mest økonomiske og operasjonsmessig hensiktsmessige bunkringshavnen.¹¹⁵

3.4.5 Eksempler på regulering av sjødyktighet i ulike tidscertepartier

3.4.5.1 Baltime 1939 (2001-revisjonen)

Baltime er et populært og gammelt tidscerteparti for generell last.

I utgangspunktet reguleres kravet til sjødyktighet i del II, klausul 1, hvor det heter at skipet skal være:

”Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service.”

”In every way fitted” dekker alle mulige skipsegenskaper, og *”ordinary cargo service”* understreker på samme måte som sjøloven § 372 andre ledd at kravet begrenser seg til ordinære fartsområder og fartstyper.

Videre følger det en vid begrensning i klausul 12, der det heter:

“The Owners only shall be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners shall not be

¹¹⁵ NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs, s. 84

responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners shall not be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, officers or crew) whether partial or general. The Charterers shall be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.”

3.4.5.2 Supplytime 89

Supplytime 89 er et certeparti for offshore servicefartøy.

Certepartiet pålegger bortfrakter i del II, klausul 3 både et garantiansvar og et krav om tilbørlig omhu:

”(a) The Owners undertake that at the date of delivery under this Charter Party the Vessel shall be of the description and classification as specified in ANNEX “A”, attached hereto, and undertake so to maintain the Vessel during the period of service under this Charter Party.

(b) The Owners shall before and at the date of delivery of the Vessel and throughout the Charter Period exercise due diligence to make and maintain the Vessel tight, staunch, strong in good order and condition and, without prejudice to the generality of the foregoing, in every way fit to operate effectively at all times for the services as stated in Clause 5.”

4 Kort om virkningen av at sjødyktighetspliktene i skipssikkerhetsloven og sjøloven ikke er overholdt

4.1 Skipssikkerhetsloven

De ulike reaksjonsformene ved brudd på reglene i skipssikkerhetsloven kapittel 3 kan inndeles i tre hovedtyper: forvaltningstiltak, administrative sanksjoner og straff.

Forvaltningstiltak reguleres i skipssikkerhetsloven kapittel 8.

Disse tiltakene har ikke til formål å straffe noen, men skal bidra til at forholdene som fører til sjødyktighet rettes opp.¹¹⁶

De ulike tiltakene er pålegg (§ 49), tvangsmulkt (§ 50), tilbaketrekking av sertifikater (§ 51), tvangstiltak overfor skipet (§ 52), stansing og bording av skipet i fart (§ 53) og nektelse av adgang til norsk sjøterritorium for utenlandsk skip (§ 54).

Administrative sanksjoner reguleres i skipssikkerhetsloven kapittel 9.

Administrative sanksjoner kjennetegnes av at de er en reaksjon på en overtredelse, hvor formålet er å påføre den eller de som har begått overtredelsen et onde (pønalt formål).¹¹⁷

Den primære forskjellen mellom administrative sanksjoner og straff, er at administrative sanksjoner normalt kun behandles av forvaltningen, mens straff som regel behandles av politiet/påtalemyndigheten og domstolene i tillegg. Straff vil derfor som regel kreve langt mer ressurser og tid, og det er dette som ligger til grunn for bruk av administrative sanksjoner.

De administrative sanksjonene som er aktuelle etter kapittel 9 er overtredelsesgebyr mot personer (§ 55) eller overtredelsesgebyr mot rederiet (§ 56).

¹¹⁶ NOU 2005:14 På rett kjøl, punkt 6.9.1

¹¹⁷ NOU 2005:14 På rett kjøl, punkt 6.9.1

Straff reguleres i skipssikkerhetsloven kapittel 10. Straffebudene er organisert oversiktlig etter pliktsubjekt og pliktområde.

4.2 Sjøloven

4.2.1 Sjøloven § 131

Bryter skipsføreren pliktene han har etter sjøloven § 131 kan det medføre straff etter skipssikkerhetsloven § 60, og/eller erstatningsansvar etter sjøloven § 140. Bestemmelsen har altså både privatrettslig og offentligrettslig betydning.

4.2.2 Sjøloven kapittel 13 og 14

Dersom kravene til sjødyktighet ikke er oppfylt, vil dette kunne få en rekke rettsvirkninger.

Først og fremst vil det kunne gi grunnlag for at lasteieren/befrakteren kan kansellere eller heve fraktavtalen.

Videre vil det kunne gi grunnlag for erstatning til lasteieren/befrakteren.

5 Avsluttende bemerkninger

Når det gjelder samspillet mellom offentligrettslige og privatrettslige regler om sjødyktighet, ser man tydelig hvordan skipssikkerhetslovens offentligrettslige krav har betydning for sjødyktighetskravene i de ulike fraktformene i sjøloven.

Skipssikkerhetslovens sjødyktighetskrav kan betegnes som sjødyktighetsbegrepets kjerne. Uansett hva skipet skal brukes til, vil manglende sjødyktighet etter skipssikkerhetsloven

kapittel 3 enten medføre økt ulykkesrisiko og/eller offentlig myndighetsutøvelse som kan hindre bruk av skipet. På denne måten vil kravene etter kapittel 3 alltid ha relevans i private fraktforhold.

Et eksplisitt krav i ordlyden om at kravene i skipssikkerhetsloven kapittel 3 må være oppfylt ville gjort bestemmelsene mer oversiktlige, og bidra til å klargjøre hva som egentlig legges i sjødyktighetsbegrepet slik det brukes ulike steder i sjøloven.

Kravet til lastedyktighet kommer klart til uttrykk i sjøloven § 131, samt kapittel 13 og 14, og må betraktes som en del av sjødyktighetsbegrepet i disse sammenhengene. Selv om ordlyden varierer noe i sjøloven § 372, er kravet det samme. Noe uklart etter ordlyden er kanskje forholdet til mangelfull stuing, se f.eks. ND 2003 s. 489 der mangelfull stuing som resulterte i lasteskade feilaktig omtales som sjøudyktighet.

Når det gjelder aktsomhetsstandardene ”*sørge for*” og ”*tilbørlig omhu*” etter sjølovens regler om sjødyktighet, kan det virke villedende at disse i realiteten stiller det samme kravet (”due diligence”). Dette er selvsagt uheldig.

Litteraturliste

Juridisk litteratur:

Björkelund, Carl-Gustav - Sjövärdighet och ansvar - P.A. Nordstedt & Söners Förlag, Stockholm (1970)

Falkanger og Bull - Sjørett - 7. utgave - Sjørettsfondet Akademisk, Oslo (2010)

Norsk Lovkommentar

[\[http://rettsdata.no/norsk-lovkommentar/\]](http://rettsdata.no/norsk-lovkommentar/)

Forarbeider:

NOU 2005:14 På rett kjøp

NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs

Nettartikler:

Skipssikkerhetsloven – et verktøy for fremtiden (sitert 2007)

[\[http://www.sjofartsdir.no/no/Publikasjoner/Navigare/Skipssikkerhetsloven_et_verktoy_for_fremtiden/\]](http://www.sjofartsdir.no/no/Publikasjoner/Navigare/Skipssikkerhetsloven_et_verktoy_for_fremtiden/)

Oljeulykker langs norskekysten 1971-2009

[\[http://www.wwf.no/dette_jobber_med/hav_og_kyst/ren_kyst_wwfs_frivillige_oljevern/oljeulykker_langs_norskekysten_1971_2009/\]](http://www.wwf.no/dette_jobber_med/hav_og_kyst/ren_kyst_wwfs_frivillige_oljevern/oljeulykker_langs_norskekysten_1971_2009/)

SOLAS

[\[http://www.dnv.com/industry/maritime/servicessolutions/statutoryservices/solas/\]](http://www.dnv.com/industry/maritime/servicessolutions/statutoryservices/solas/)

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

[[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)]

Ballast

[http://www.snl.no/ballast/ekstravekt_i_skip]

Fremmed ballastvann truer marint miljø i Norge, Teknisk Ukeblad (siteret 29.07.10)

[<http://www.tu.no/miljo/article253175.ece>]

Rapporter, Statens Havarikommisjon for Transport

[<http://www.aibn.no/sjoefart/rapporter>]

ASBACHEMVOY intro letter, ASBA

[<http://www.intertanko.com/upload/WeeklyNews/IntroLetterASBACHEMVOY.doc>]

Forskrifter:

FOR 1975-10-17 nr 02: Forskrift om arbeidsområdet for sjømann som innehar ledende stilling om bord

FOR 1978-01-17 nr 04: Forskrift om laste- og losseinnretninger på skip

FOR 1987-05-21 nr 406: Forskrift om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods

FOR 1992-09-15 nr 695: Forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere

FOR 1998-01-05 nr 06: Forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip

FOR 2000-03-28 nr 305: Forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart

FOR 2000-08-04 nr 808: Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip

FOR 2003-08-29 nr 1114: Forskrift om sikker lasting og lossing av bulkskip

FOR 2005-09-09 nr 1218: Forskrift om bygging og drift av passasjerskip drevet med gass

FOR 2006-06-29-786: Forskrift om frakt av farlig last på lasteskip og lektere

FOR 2006-06-29-785: Forskrift om frakt av last på lasteskip og lektere

FOR 2007-02-16 nr 171: Delegering av myndighet til Nærings- og handelsdepartementet, Miljøverndepartementet og Forsvarsdepartementet etter skipssikkerhetsloven og utpeking av tilsynsmyndighet

FOR 2008-03-14 nr 306: Forskrift om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger

FOR 2009-06-18 nr 666: Forskrift om bemanning av norske skip

FOR 2009-07-07 nr. 992 Forskrift om hindring av spredning av fremmede organismer via ballastvann og sedimenter fra skip (ballastvannforskriften)

Lover og konvensjoner:

LOV 1966-06-17 nr 02: Lov om luftputefartøyer [opphevet]

LOV-1903-06-09 nr 07: Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. (sjødyktighetsloven)[opphevet]

LOV-2007-02-16 nr 09: Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

LOV-1994 06-24 nr 39: Lov om sjøfarten (sjøloven)

Haag-Visby-reglene (The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968)

SOLAS-konvensjonen (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974)

IMOs Lastelinjekonvensjon (International Convention on Load Lines, 1966)

Rettsavgjørelser:

RT 1920 s. 131

RT 1929 s. 1081

RT 1975 s. 61

RT 1975 s. 897

RT 1976 s. 1002

RT 1992 s. 1157

RT 1997 s. 1477

ND 1959 s. 98 Bergen Byrett

ND 2000 s. 513 Frostating Lagmannsrett

ND 2003 s. 489 Nord-Troms Tingrett

